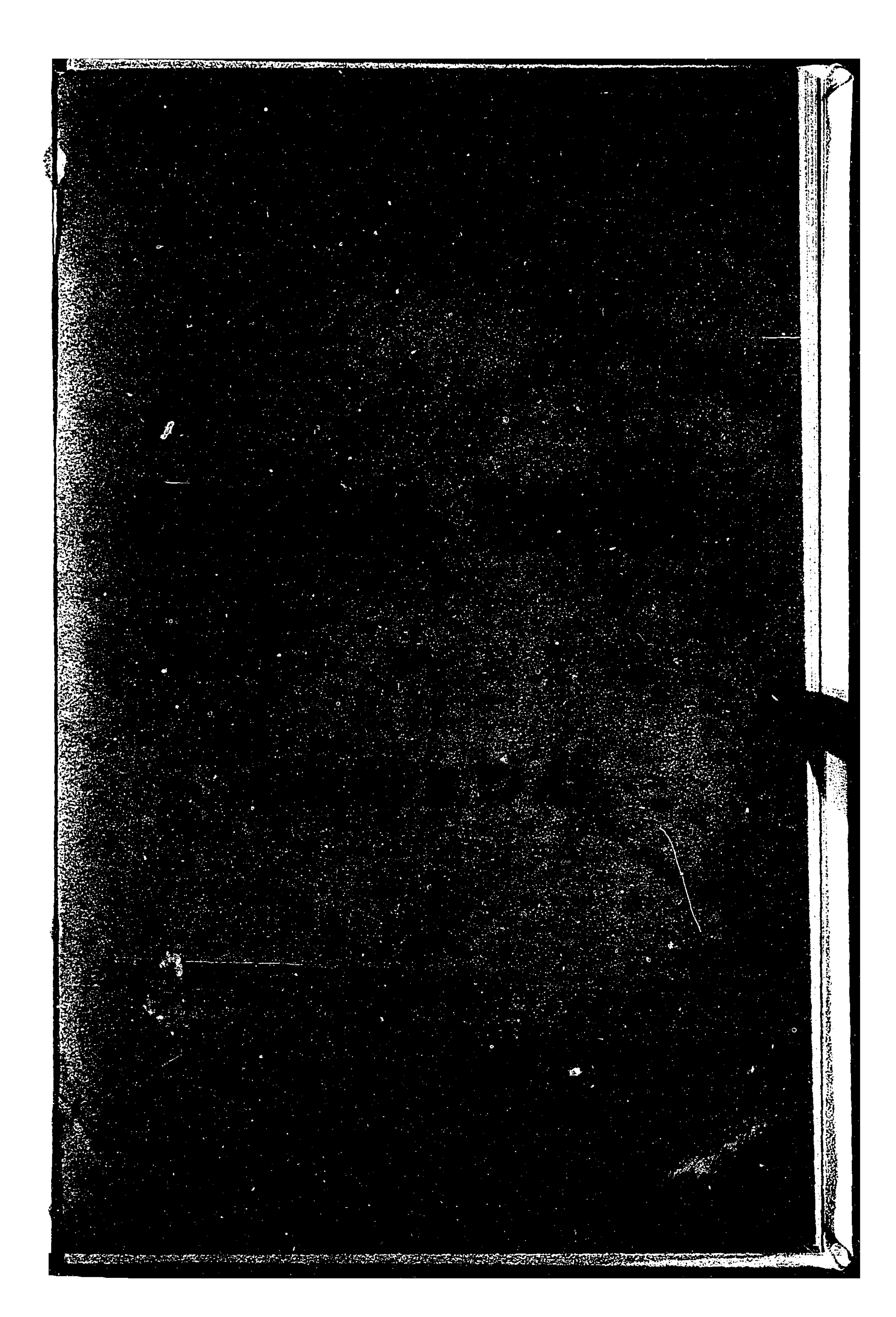


LA

COLONISATION FRANÇAISE

AU

CANADA

MANITOBA—TERRITOIRES DU NORD-OUEST—COLOMBIE ANGLAISE

PAR

PIERRE FOURSIN

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR BROWN CHAMBERLIN, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE

1891

A l'honorable M. JOHN CARLING,
Ministre de l'Agriculture,
Ottawa.

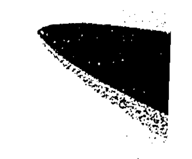
Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous adresser la relation d'un voyage entrepris dans le but d'étudier les conditions et de constater la situation actuelle de la colonisation française au Canada.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre,
l'expression de mes sentiments bien dévoués,

PIERRE FOURSIN

Saint-Pair (Manche) le 10 février 1891



LA

COLONISATION FRANÇAISE

AU

CANADA

MANITOBA, TERRITOIRES DU NORD-OUEST, COLOMBIE ANGLAISE

Une délégation de fermiers représentant les diverses régions de l'Angleterre, de l'Ecosse, du pays de Galles et de l'Irlande, ayant été formée par les soins de sir Charles Tupper, Haut-Commissaire du Canada en Angleterre, je fus invité à y prendre part et à visiter les différentes provinces de la Confédération Canadienne, particulièrement le Manitoba, les territoires du Nord-Ouest et la Colombie-Anglaise; j'avais pour mission spéciale de me rendre compte, sur place, de la situation présente des Français, Belges, Alsaciens-Lorrains, Luxembourgeois et Suisses, colons établis depuis quelques années dans ces provinces et de constater les résultats obtenus.

MOYENS DE TRANSPORT

Il n'existe pas encore de ligne directe de paquebots entre la France et le Canada. Dès l'année 1880, une somme annuelle de $50,000 avait été votée par le parlement fédéral dans le but de provoquer et de subventionner un service à vapeur direct entre Le Havre et Québec. Diverses tentatives ont été faites, mais elles sont restées infructueuses, le gouvernement français n'ayant pas accordé de subvention correspondante. Le développement des relations commerciales entre les deux pays reste nécessairement, en grande partie, subordonné à la création de ce service direct qui n'est pas moins désirable au point de vue spécial du transport des émigrants, de leur sécurité et de la protection de leurs intérêts.

Les émigrants, au départ de Paris, sont, heureusement, l'objet d'une protection spéciale. Au Commissariat général du Canada, rue de Rome, 10, ils sont renseignés d'une façon précise et pratique, directement ou par correspondance. Ils sont pourvus de lettres de recommandation pour les agents officiels d'immigration dans les ports de débarquement et aussi pour les personnes capables de les conseiller et diriger sur place, de leur fournir du travail et de leur faciliter le choix d'un établissement suivant leur condition et les ressources en argent dont ils disposent.

L'aménagement à bord des steamers anglo-canadiens est fort bien entendu. Nous avons pu nous en convaincre en visitant l'entrepont du vapeur *Circassian*, bien aéré, bien éclairé, et où règne la plus grande propreté. La nourriture distribuée est saine et abondante. Le service médical y est assuré. La vente des spiritueux y est interdite. Les dortoirs ont des compartiments séparés pour les femmes et les enfants ; on y occupe des couchettes ou des hamacs au choix.

Il est toujours recommandé aux émigrants de ne pas emporter avec eux des objets lourds et encombrants, tels que meubles et instruments aratoires qu'ils peuvent se procurer bien plus économiquement une fois arrivés à destination; mais de conserver soigneusement tous objets de literie tels que matelas, couvertures, lingerie qui leur sont d'un bon usage pendant le voyage, tant en steamer qu'en chemin de fer.(1)

RÉCEPTION DES IMMIGRANTS À QUÉBEC

Le gouvernement canadien a établi au port de Québec, pour la réception des immigrants, un service qui devait particulièrement attirer notre examen. Sur les quais du bassin Princesse-Louise, en eau profonde (11 mètres à marée basse), d'immenses baraquements ont été élevés; rien n'a été épargné pour y réunir tout le confort nécessaire aux nouveaux débarqués; dès leurs premiers pas sur la terre canadienne, ils se sentent entourés de sympathies qui suffiraient à leur faire oublier rapidement les fatigues morales et physiques inséparables de la traversée. Construits en 1887, ces baraquements comprennent deux corps principaux en bois, peints en vert-foncé, dont l'agencement général, très simple, apparaît du premier coup d'œil admirablement approprié à son usage. Près du quai de débarquement se trouve un hangar d'environ cent vingt mètres de longueur, destiné à la manutention des bagages.

Sur une partie du quai, assez large pour que les trains du Pacifique y viennent aiguiller tout à leur aise, un deuxième bâtiment à un étage, complètement entouré au rez-de-chaussée par un large promenoir couvert, comprend une grande salle bien éclairée par de larges fenêtres, chauffée pendant la mauvaise saison, pourvue abondamment d'une eau très pure et pouvant contenir un millier de personnes. Au centre, un large comptoir sur lequel se débitent les provisions nécessaires pour le voyage en chemin de fer, sous le contrôle immédiat d'un agent officiel. Une liste de prix, imprimée en plusieurs langues, est accrochée partout, bien en vue; elle indique la valeur comparative (2) de la monnaie canadienne et des monnaies étrangères dont le change est facilité et surveillé par les agents officiels qui exercent d'ailleurs sur tous les services une vigilance qu'il est difficile de mettre en défaut.

Nous remarquons encore dans cette salle, des bureaux de poste, de télégraphe, de téléphone, de chemins de fer, de douanes; les services d'immigration provinciaux y ont aussi des bureaux pour diriger et placer ceux des immigrants qui ont l'intention de rester soit à Québec soit à Montréal ou sur tout autre point des provinces de Québec et d'Ontario. Les ouvriers agricoles et servantes sont toujours assurés de trouver immédiatement dans ces provinces un travail bien rétribué.

On a placé dans une aile attenante, communiquant directement avec la salle principale, des cuisines et un restaurant où deux cents personnes assises peuvent, à la fois, prendre un repas excellent pour le prix fixe de un franc vingt-cinq centimes, ($0.25) ou des consommations, thé, café, lait, etc., à des prix également fixes et modérés. Le rez-de-chaussée comporte encore des salles de bains, des lavabos, etc., tenus en

(1) Ils doivent aussi emporter tous leurs vêtements et les mille petits articles de ménage qui, bien empaquetés, ne tiennent pas beaucoup de place, d'autant plus que si l'on oubliait de s'en approvisionner dans une grande ville, en débarquant, on les paierait fort cher une fois rendu dans la prairie. Il est encore utile d'emporter, en petite quantité, des graines de légumes et de fleurs afin de varier les espèces et de pouvoir, sans bourse délier, dès en arrivant, se créer un potager. Tous ces bagages entreront en franchise à la douane canadienne. Sur chaque caisse,—les barils sont aussi un très bon emballage—il est nécessaire de faire peindre soigneusement et bien lisiblement, noms et prénoms et lieu de destination au Canada. On emploie encore, pour plus de sûreté, des plaques de ferblanc portant ces indications, clouées ou vissées comme sur les voitures.

Tous les bagages dépassant le poids accordé en franchise sur les lignes de chemin de fer doivent être expédiés en petite vitesse au port d'embarquement au moins quinze jours d'avance.

(2) La connaissance de la valeur des monnaies canadiennes est aisée pour les Français car c'est le système décimal qui est en usage. L'unité qui est la piastre (*dollar*) vaut cinq francs, sauf le change qui est d'environ 5 pour 100 en faveur de la piastre, et se divise en 100 centins (*cents*). Le centin vaut donc à peu près les cinq centimes français. L'emploi du système décimal des poids et mesures est légal au Canada ; mais, jusqu'à présent, les poids et mesures anglais sont seuls en usage.

Afin de ne pas avoir à supporter des frais de change trop élevés et se garantir contre tout danger de perte ou de vol, on ne doit conserver sur soi que l'argent nécessaire aux dépenses du voyage ; tout le reste doit être transformé en un chèque sur une banque canadienne, l'or ou l'argent français n'ayant pas cours au Canada.

grande propreté, voire même avec un véritable luxe. Au premier étage, deux vastes pièces peuvent contenir trois cents personnes chacune; elles ont à leurs extrémités, l'une quinze chambres à coucher pour les femmes et enfants, l'autre quatre chambres à l'usage des hommes seulement.

MANITOBA.—SPÉCIMENS DE BÉTAIL DE RACES ANGLAISES SUR LA FERME DE SILVER HEIGHTS.

Les colons qui, pour une cause quelconque, ne peuvent prendre immédiatement le chemin de fer sont ainsi logés gratuitement. A Lévis, sur la rive opposée à Québec, où débarquent aussi les immigrants, à Halifax qui est le port d'hiver pendant la fermeture de la navigation sur le Saint-Laurent, à Montréal et sur divers points de la frontière des provinces de Québec et d'Ontario avec les Etats-Unis, aux stations de la ligne du Pacifique Canadien: Port-Arthur, Winnipeg, Emerson, Brandon, Qu'Appelle, Medicine-Hat, Régina, Mâchoire d'Orignal, Calgary, Vancouver et Victoria, c'est-à-dire sur tous les points utiles, la sollicitude du gouvernement a établi des postes très bien organisés où les immigrants sont assurés pendant les premiers jours d'un bon abri et des soins d'un personnel très expérimenté.

Nous avions pu, lors de précédents voyages, visiter l'établissement similaire de Castle Garden, à New-York; nous avions été attristé par le spectacle de troupeaux humains abandonnés à eux-mêmes, embarrassés, sans protection efficace contre des agents de compagnies de chemins de fer, d'hôtels ou de bureaux de placement, tous importuns sinon suspects. Les agents officiels passaient au milieu d'eux, indifférents, répondant peu ou point aux questions les plus simples et les plus légitimes, se livrant au contraire à des interrogatoires et à des tracasseries administratives de toute sorte capables de rebuter et décourager les plus résolus.

A Québec, le spectacle est tout autre. Ce n'est pas seulement l'organisation matérielle qui est à louer, par comparaison avec les déplorables enclos de Castle Garden, c'est l'empressement et le bon accueil fait par les agents du département de l'agriculture duquel relève le service de l'immigration.

Les agents officiels en Europe ont pour instructions formelles de préciser que le pays n'offre de ressources,—en dehors d'artisans de métiers courants, tels que ceux qui se rapportent au bâtiment et à l'alimentation—qu'aux cultivateurs pourvus d'un petit capital, avec leurs familles, aux garçons de fermes et servantes ménagères seulement.

Mais à aucun moment le sol canadien n'a été comme celui des Etats-Unis, inhospitalier aux nouveaux venus, quels qu'ils soient; les pauvres y sont secourus et les malades trouvent dans les hôpitaux une place toujours assez large.

LE PACIFIQUE CANADIEN

Les trains du Pacifique Canadien viennent se former et charger au milieu même des bâtiments de l'immigration. Chaque jour, sauf le dimanche, un train à grande vitesse part de chacun des points terminus de la ligne et fait le trajet total, qui est de 5,900 kilomètres, de Halifax à Vancouver, sans rompre charge ni s'arrêter autrement que pour changer de locomotive et de wagon-cuisine.

Les colons conservent leur literie et les ustensiles de table qu'ils avaient sur le steamer. L'aménagement du wagon se prête à tous leurs besoins; ils y peuvent préparer leurs repas avec la plus grande facilité; les sièges et les panneaux supérieurs, en se démontant, forment pour la nuit des couchettes qui peuvent être facilement isolées à l'aide de rideaux; enfin les lavabos et water-closets sont installés avec un luxe bien surprenant pour ceux qui n'ont voyagé que sur les chemins de fer européens. Un compartiment est réservé pour les fumeurs. Les wagons communiquant tous entr'eux par des plateformes situées à leurs extrémités et les sièges étant disposés de manière à laisser un large passage central, chacun peut aisément circuler et prendre l'air sans avoir à descendre sur la voie, attendre pour cela les stations et incommoder constamment ses voisins. Les immigrants, aussi bien que les voyageurs ordinaires, voyagent donc sans aucune fatigue.

Ils voyagent également dans la plus parfaite sécurité. Un épisode de notre voyage nous a permis d'admirer la perfection du service d'entretien de la ligne et la rapidité avec laquelle les secours sont expédiés en cas d'accidents. Nous étions à déjeuner dans le wagon-restaurant, lorsqu'un choc vint nous surprendre et que les freins serrés avec violence arrêtèrent instantanément le train. Tout le monde s'étant porté en avant, on constata qu'un éboulement considérable de blocs de granit avait totalement obstrué la voie. Une courbe assez aiguë n'avait permis au mécanicien d'apercevoir cet obstacle qu'au moment même de le heurter; la locomotive avait gravi l'énorme amoncellement et gisait, déraillée, à demi-brisée, hors de service. Aucun accident de personnes ne s'était produit.

Nous nous trouvions entre les stations de Jack Fish et de Schreiber, au nord du lac Supérieur, à mi-chemin à peu près entre les deux stations, c'est-à-dire à 15 kilomètres de la plus prochaine et à 220 kilomètres de Port-Arthur, point terminus de la division de l'Est, d'où il paraissait que nous puissions seulement attendre du secours. La voie était défoncée et encombrée, et sur une centaine de mètres les rails étaient tordus et les traverses brisées. Nous nous croyions immobilisés dans cette région forestière, tout-à-fait inhabitée, et forcés d'y faire, au milieu des boîtes de conserves et des bouteilles vides dont les immigrants ont jonché le sol, un essai de colonisation provisoire pendant plusieurs jours au moins.

Une heure s'était à peine écoulée à cueillir des myrtilles, à reconnaître les environs et même à commencer des fouilles géologiques, que sur des *hand-cars*, sorte de vélocipèdes sur rails, une première équipe d'ouvriers arrivait avec les matériaux nécessaires et déblayait la voie; puis, deux locomotives de secours arrivaient et prenaient notre train en détresse à la fois en tête et en queue. L'une remorquait la locomotive démolie, replacée comme par miracle sur les rails, et disparaissait; l'autre, la réfection de la voie terminée, reprenait la traction du train. L'arrêt causé par cet

accident n'avait pas duré trois heures et ne laissait aucune trace, non plus qu'aucun regret. Sur une ligne européenne, le service aurait été interrompu pendant deux jours.

La région que l'on traverse de North Bay à Port-Arthur ne paraît présenter que des richesses forestières et minérales ; le sol, très accidenté, est presque partout envahi dans les vallées par une couche de roches indépendantes, sorte de gros galets qui semblent avoir été roulés là comme sur un rivage. Il est aisé de voir d'autre part, à la couleur brun-rougeâtre des eaux, qu'elles ont traversé des tourbières. Nous excepterons toutefois les terres situées sur les bords du lac Nipissing et la vallée de la rivière Nipigon, lesquelles semblent propres à la colonisation. En revanche, les paysages y sont extrêmement variés et pittoresques.

Port-Arthur est la tête des lignes de navigation intérieure (1) formant le réseau du Saint-Laurent, le plus important du globe. Il est le port d'attache des steamers de la compagnie du Pacifique qui font un service bi-hebdomadaire.

De Port-Arthur, la région forestière qui a pour centre d'exploitation la jolie et active petite ville de Portage-du-Rat, sur le Lac-des-Bois, se continue jusqu'aux environs de la ligne qui sépare la province d'Ontario de la province du Manitoba. Vers la station de Beauséjour commence

LA PRAIRIE

La Prairie s'étend de la vallée de la Rivière-Rouge aux Montagnes Rocheuses sur une distance de plus de 1,500 kilomètres. Elle peut se diviser en trois plateaux dont les lignes de démarcation courent généralement du nord-ouest au sud-ouest. Le premier, dit du Manitoba, a une superficie d'à peu près 1,800.000 hectares et une élévation moyenne de 275 mètres au-dessus du niveau de la mer ; le deuxième, à une altitude de 500 mètres, comprend environ 27,000,000 d'hectares et est arrosé par l'Assiniboine, la Qu'Appelle et la branche Sud de la Saskatchewan ; le troisième enfin s'étend d'un point situé à environ 75 kilomètres à l'ouest de Régina, jusqu'aux premiers contreforts des Rocheuses, c'est-à-dire sur une largeur de 750 kilomètres, s'élevant graduellement de 610 à 1280 mètres. Trois rivières principales qui se jettent dans le lac Winnipeg, sur le versant de la Baie d'Hudson : la Saskatchewan, branches Nord et Sud, l'Assiniboine et la Rivière Rouge, navigables sur tout leur parcours, arrosent la région des prairies limitée par le bassin de la Saskatchewan-Nord au-delà duquel on retrouve la forêt, ininterrompue des Montagnes Rocheuses à la Baie d'Hudson.

Mais la ligne du Pacifique Canadien, à elle seule, donne comme moyens de communication toute son importance à cette contrée. Elle en est, en quelque sorte, l'épine dorsale et ses nombreux embranchements, construits ou projetés, les vertèbres.

C'est de l'inauguration de cette ligne que date, en effet, la période de développement vraiment prodigieux dans laquelle tout cet immense territoire vient d'entrer. On en connaissait la fertilité et les richesses naturelles par les récits des Métis-Français employés comme guides ou comme convoyeurs dans les postes de la compagnie de la Baie d'Hudson, par les explorateurs et arpenteurs officiels, et surtout par les missionnaires canadiens et français de l'ordre des Oblats qui, sous la direction de Mgr Taché, évangélisent les peuplades indiennes vivant dans cette partie de l'Amérique du Nord ; mais si le Nord-Ouest Canadien n'était pas ignoré, il était inaccessible et sans débouchés. La ligne du Pacifique l'a pour ainsi dire révélé, créé même, car le développement présent est son œuvre et c'est d'elle surtout que dépend le développement à venir. L'histoire de la compagnie du Pacifique Canadien sera l'histoire des provinces du Manitoba, de l'Assiniboine, de la Saskatchewan et de l'Alberta. L'établissement d'une voie ferrée transcontinentale mettant en communication directe

(1) Les mers intérieures que sont les grands lacs intérieurs de l'Amérique du Nord communiquent par le Saint-Laurent avec l'Atlantique et présentent, grâce aux canaux canadiens, une navigation ininterrompue. Réunies, elles ont 2,575 kilomètres de longueur, 870 kilomètres de largeur et contiennent la moitié des eaux douces du globe.

Le canal du Sault Sainte-Marie qui fait communiquer les lacs Supérieur et Huron, a eu, en 1889, un transit de 9,579 navires portant 7,516,022 tonnes de fret pendant la saison de la navigation qui a été de 233 jours, soit 732,835 de plus que par le canal de Suez pendant la même année, entière, 1889.

l'Atlantique avec le Pacifique, l'Asie et l'Europe, par la ligne la plus courte, (1) offrant, de plus, à l'immigration européenne, un territoire comme celui dont nous venons de tracer les grandes lignes géographiques, a été, assurément, le plus grand fait économique universel des dix dernières années. Sa construction, protégée et subventionnée exclusivement par le gouvernement du Canada, a à peu près passé inaperçue ; à peine achevée, elle attire l'attention émerveillée de l'Europe et réalise les prévisions des hommes d'Etat Canadiens qui en ont conçu le projet.



LA MOISSON.—UNE MOISSONNEUSE-LIEUSE.

(1) Les malles de Chine et du Japon viennent (septembre 1891) d'être transportées à Liverpool par la voie du Pacifique Canadien, en vingt et un jours, mettant ainsi, à travers deux océans, les trois continents en communication. Par la voie de Suez, la durée du trajet est de 43 jours. Le parcours terrestre de Vancouver à New-York (5,090 kilomètres) s'est effectué en 84 heures.

Les voyageurs qui se contentent de regarder par la portière l'océan d'herbes qui s'étend sous l'horizon et que la succession répétée du jour et de la nuit, sur le train lancé à grande vitesse, ne parvient pas à limiter, ont l'impression monotone d'une traversée en pleine mer. La prairie, à peine ondulée, d'une couleur uniforme, suivant la saison, n'offre aucune variété d'aspect, aucun détail sur lequel puisse s'arrêter le regard. La rencontre d'un train venant en sens contraire, l'arrêt aux stations toutes semblables, la vision rapide des villages, plus ou moins importants mais pareils avec leurs maisons en ligne, sont les seuls incidents à noter. L'étude d'une carte récente en apprendrait autant sur ce pays qu'un voyage ainsi opéré. L'examen des terrassements de la voie qui permettent de se rendre compte de la nature du sol et de l'épaisseur de la couche arable, ainsi que le nombre considérable des moulins à farine et élévateurs (magasins de blé) élevés tout le long de la ligne jusqu'à Régina prouvent, toutefois, aux observateurs les plus superficiels la qualité incontestable de ces terres pour la culture des céréales.

Mais quelle heureuse surprise lorsque l'on parcourt la Prairie à pied ou en voiture. Nous étions en septembre. Les herbes grillées par le soleil très ardent encore à cette époque de l'année, les feuilles sèches restées dans les chênes et l'écorce blanche des bouleaux lui donnaient, vue du train en marche, un ton grisâtre, comme roussi, l'apparence peu plantureuse des dunes du Nord de la France et du pays Flamand; maintenant nous foulions de gras pâturages où l'on distinguait des troupeaux prospères, le foin jusqu'aux épaules près de petits lacs, ou paissant sur les terres plus hautes une herbe courte mais drue, très-fournie de plantes odoriférantes, de fleurs aux couleurs variées parmi lesquelles dominent le plus souvent les roses sauvages. Puis, le sol semble, tout à coup, s'être effondré, et l'on se trouve sur la corniche d'une falaise inattendue de cent pieds et plus parfois; au bas, s'étend une vallée au milieu de laquelle coule une rivière aux capricieuses sinuosités: c'est l'Assiniboine, la Qu'Appelle, la Saskatchewan; les moindres rivières ont, dans ces couches géologiques tendres, taillé des vallées profondes, aux bords parfois très-escarpés et boisés. Les vallées ainsi creusées à travers la prairie forment des festons, une ornementation bizarre de lignes contournées qui ont épuisé tous les caprices de la fantaisie.

Ce pays ne le cède donc à aucun autre en pittoresque; seulement le passant trop pressé ne s'en aperçoit pas. Nul relief; mais sur cette surface plane la nature a fouillé, sculpté des paysages délicieux. La Grande Prairie est une tapisserie d'art, aux tons changeants avec les saisons, que la ligne du Pacifique déploie et déroule pour charmer les yeux de ses voyageurs; verte au printemps, dorée par l'automne, elle se transformera avec l'hiver et les neiges en un manteau d'éblouissante hermine; mais ceux-là qui s'arrêtent et s'approchent tout près peuvent seuls en jouir, en distinguer les couleurs fines et variées, en admirer toute la beauté.

Si, à l'automne, la prairie est moins verte et moins fleurie, en revanche les moissons arrivées à maturité donnent dans les parties occupées par les colons un spectacle qui n'est pas moins agréable à contempler. Aussi loin que la vue peut porter, ce sont d'interminables champs de blés au milieu desquels les moissonneurs, assis sur leurs sièges, promènent sans fatigue leurs machines attelées de trois chevaux. Partout des visages souriants. La terre donne tous les signes de la fécondité. C'est la fortune récompensant enfin les travaux ingrats et pénibles du début, indemnisant le labour stérile de premier défrichement. C'est le succès, l'avenir assuré. L'abondance, désormais certaine, provoque la joie générale.

LE MANITOBA

A notre arrivée à Winnipeg, (1) le 20 septembre, j'apprenais par M. LaRivière, député, ancien ministre, le chef politique de l'élément français et catholique du Manitoba et du Nord-Ouest, de bonnes nouvelles des colons français, belges et autres qui forment actuellement, en dehors des établissements isolés ou répartis dans les vieilles paroisses de la vallée de la Rivière-Rouge. sur la Rivière-au-Rat et près du lac Manitoba, sept nouvelles paroisses : St-Alphonse, St-Léon, Lourdes, St-Malo, Lac des Chênes, Grande-Clairière et Whitewood. Le lendemain, dimanche, j'assistais à la messe dans la cathédrale de St-Boniface, et je pouvais à la sortie, faire connaissance avec une foule sympathique et toute française qui constitue la population de St-Boniface, (1553 hab.) la petite capitale du Manitoba français que la Rivière-Rouge sépare de Winnipeg et qui est bâtie sur une rivière appelée la Seine.

Le lundi matin, nous partions en voiture visiter la paroisse voisine de Saint-Charles et Silver Heights, propriété appartenant à Sir Donald Smith, gouverneur de la compagnie de la Baie d'Hudson, président de la Banque de Montréal et membre du Parlement fédéral. Sir Donald Smith a été l'un des plus puissants et les plus actifs promoteurs de la compagnie du Pacifique Canadien, laquelle, voulant lui donner une preuve de gratitude pour ses éminents services, fit construire il y a quelque temps un embranchement spécial, long de plusieurs kilomètres, conduisant de la gare de Winnipeg à sa résidence favorite. L'inauguration fut une surprise délicate et nullement banale. On profita d'un voyage de Sir Donald au Nord-Ouest ; à l'arrivée en gare de Winnipeg on détourna adroitement son attention et on aiguilla prestement le train sur l'embranchement dont, à son insu, on voulait lui faire honneur. Quand le train s'arrêta, son émotion fut grande en entendant crier par le conducteur : " Silver Heights ! Tout le monde descend ! "

Sir Donald avait passé la première partie de sa vie dans les postes de la compagnie de la Baie d'Hudson. Alors qu'il administrait ce domaine, grand comme plusieurs pays d'Europe, au nom de la célèbre compagnie qui en était autrefois l'unique propriétaire, il avait formé le dessein de le révéler au monde ; profitant avec sagacité et résolution des circonstances, il avait réussi depuis, à y attirer l'activité humaine à en faire le centre d'une ligne allant de Yokohama à Liverpool, à créer une métropole comme Winnipeg, là où il y a vingt ans n'existait que le vieux et historique Fort Garry. Mais rien ne pouvait, d'une façon plus saisissante, lui montrer la réalisation de son plan grandiose et généreux, qu'en le faisant descendre à Silver Heights de son wagon-salon, entouré de ses principaux collaborateurs, au pied même de la maison où il l'avait conçu.

---

(1) Population, 25,642 habitants, recensement officiel de 1891. Au recensement de 1881, Winnipeg avait 7,985 habitants. Le chiffre de la population des villes mentionnées est relevé d'après le recensement décennal de 1891 dont voici un résumé général :

	1881	1891	Augmentation. dans la décade,	Augmentation. pour cent.
Provinces Maritimes :				
Nouvelle-Ecosse	440,572	450,523	9,951	2.25
Nouveau-Brunswick	321,233	321,294	61	0.02
Ile du Prince-Edouard	108,891	109,088	197	0.18
Total	870,696	880,905	10,209	
Groupe du Saint-Laurent :				
Québec	1,359,027	1,488,586	129,559	9.53
Ontario	1,926,922	2,112,989	186,067	9.65
Total	3,285,949	3,601,575	315,626	
Provinces de l'Ouest :				
Manitoba	62,260	154,442	92,182	148.06
Alberta, Assiniboine, Saskatchewan	25,515	67,554	42,039	164.76
Colombie Anglaise	49,459	92,767	43,308	87.56
Territoires non-organisés	30,931	32,168	1,237	4.00
Total	168,165	346,931	178,766	
Population totale	4,324,810	4,829,411	504,601	11.66

Silver Heights est une ferme modèle, d'environ huit cents hectares, où l'on a réuni les plus beaux spécimens de bétail de diverses races anglaises. Une moitié seulement des terres est en culture, l'autre, entourée de très hautes clôtures est consacrée à l'entretien d'un groupe de bisons, les derniers représentants connus au Canada des innombrables troupeaux qui, naguère encore, couvraient le pays. Leurs ossements blanchis que l'on rencontre à chaque pas couvrent maintenant la prairie et en marquent seuls le souvenir.

Le 24 septembre notre wagon-salon " Le Gatineau " était attaché à un train qui enmenait la délégation entière sur la ligne de Winnipeg à Glenboro.

Sur cette ligne, à une distance d'environ quinze lieues, se trouve un important établissement français du nom de Fannystelle devant lequel, à ma demande, le train fit halte. Cette colonie agricole a été fondée par M. le chanoine Rosenberg, avec le concours de Mme la comtesse d'Albuféra. Parmi les colons propriétaires de Fannystelle, on remarque, entr'autres, MM. le comte de la Forest-Divonne, Allart et de Caqueray. M. Pierre Rosenberg que j'y trouvai aussi, devait partir quelques jours après pour accomplir son service militaire en France. (1)



La chasse aux outardes et aux poules de prairie.

La superficie de la propriété est de 2,500 hectares ; on y distingue une église avec école, la maison du directeur avec ses dépendances, une beurrerie, plusieurs fermes en exploitation et quelques autres dont les bâtiments sont en voie de construction.

Nous nous arrêtons ensuite à Carman. Devant la gare, laissant un espace libre d'une largeur d'environ cent mètres, comme place publique, une rangée de

(1) Les colons, soumis par leur âge à la loi militaire, doivent avant leur départ faire les déclarations nécessaires à la mairie de leur commune et à la gendarmerie. Ils doivent, de même, faire viser leurs livrets au consulat français le plus proche de leur nouvelle résidence. Ces formalités légales sont, d'ailleurs, bien observées. Loin de s'affaiblir par l'éloignement, le sentiment patriotique s'avive au contraire. Tel paysan breton qui n'avait, en Bretagne, qu'une idée confuse de la patrie, s'attendrit maintenant, au Manitoba, au seul nom de la France.

maisons: hôtels, quincaillers, charrons, épiciers, magasins divers, tel est le plan de toutes les stations. Ce qui frappe surtout, après la concurrence que se font les hôtels, ce sont les nombreuses agences pour la vente des machines agricoles et instruments aratoires qui gisent en tas, çà et là, sur la place et le long de la voie ferrée. La rareté et la cherté de la main-d'œuvre, ainsi que l'étendue des terres à cultiver, obligent en effet le plus humble colon à employer ces machines qui font en conséquence l'objet d'un commerce très important dans le moindre village. Elles sont toutes de fabrication canadienne. Nous les examinons avec grand intérêt; il n'y a qu'une voix pour reconnaître leur légèreté et leur solidité de construction. Aux expositions universelles de 1878 et de 1889, à Paris, elles ont été fort remarquées et y ont obtenu les premières récompenses. De perfectionnements en perfectionnements on est arrivé à trouver des modèles d'une précision mécanique et d'un fonctionnement simple qui les rend très supérieurs à ceux en usage en Europe et même aux Etats-Unis. Leur prix, au comptant, n'est pas très élevé; mais de déplorables facilités de paiement par échelons, dont le cultivateur ne se défie pas assez, viennent trop souvent l'augmenter dans des proportions ruineuses. C'est là partout l'écueil : savoir proportionner ses entreprises au capital dont on dispose, ne pas escompter des bénéfices futurs et n'en faire emploi que lorsqu'ils sont réalisés. Il y aurait bien à observer encore dans le même ordre d'idées, l'opposition violente de ton que se font dans un village, quelquefois dans la même maison, le luxe et le dénûment. Luxe et dénûment relatifs, bien entendu ; ce sont, par exemple, des voitures qui ne dépareraient pas l'avenue des Champs-Elysées et des toilettes peu en harmonie, elles aussi, avec ces milieux primitifs, nécessairement dépourvus du confort intérieur que cette apparence ferait supposer. Mais c'est là un trait piquant plutôt qu'un travers, nullement particulier aux mœurs du Manitoba, et que le paysan français et sa famille ne sont pas, du reste, enclins à imiter. A une petite distance de chaque station et sur des voies d'évitement, des meuniers en gros et marchands de grains ont construit des moulins à farine et des élévateurs ; ils se font une concurrence très salutaire pour les intérêts des cultivateurs qui n'ont qu'à apporter leur blé aux magasins de l'une ou l'autre des compagnies, assurés d'avance d'un prix fixé chaque jour d'après les cours des grands marchés régulateurs. Le prix du blé de première qualité, le jour où nous avons visité Carman, était de douze francs l'hectolitre. Il a monté depuis. Le blé vaut, (septembre 1891), 13 fr. 50 l'hectolitre, à Brandon (Manitoba). A deux cents mètres de la station de Carman, se cache à travers les chênes le joli et déjà très florissant village du même nom, de l'autre côté d'une petite rivière nommée "Rivière aux Ilets de Bois," sur laquelle on construisait alors un pont.

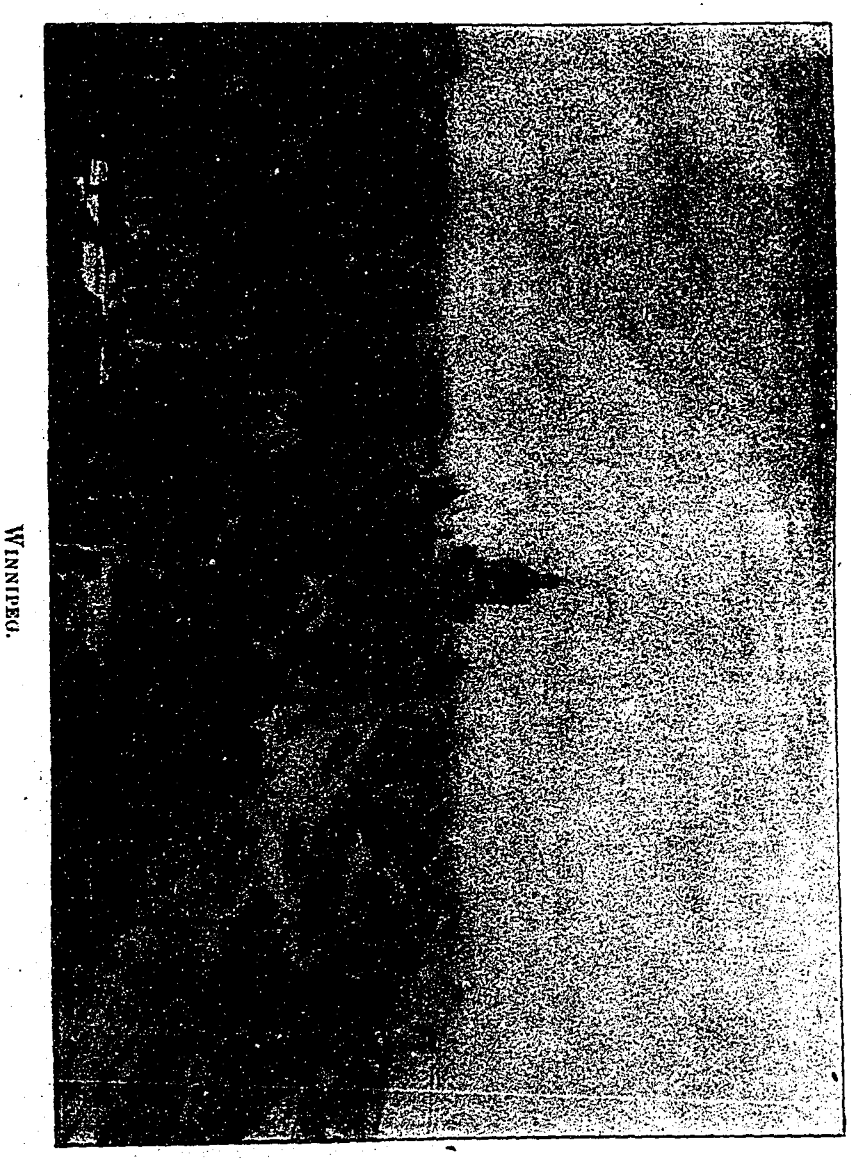
Nous visitons encore sur la ligne du Manitoba et Sud-Ouest, les stations de Tréherne, Holland, Rivière-aux-Cyprès et Glenboro où s'arrêtait alors l'exploitation de cet embranchement qui doit être continué jusqu'à Plum-Creek, d'où un autre embranchement venant de Deloraine rejoint la ligne transcontinentale à Brandon.

Nous devons rester un jour entier à Glenboro. Les délégués se groupent en divers détachements qui se disperseront dans les environs. Deux colonies sont particulièrement intéressantes. L'une est composée d'Islandais, l'autre de Crofters, habitants semi-cultivateurs, semi-pêcheurs, des îles du Nord de l'Ecosse. Ces derniers ont reçu des avances assez importantes du gouvernement fédéral; n'était la nécessité qu'ils prévoient du remboursement de ces avances, ils avoueraient un succès sans mélange; mais, malgré les réserves de leur langage calculé dans le but d'obtenir de nouveaux délais tout au moins, il est évident que leur situation est bonne et leur avenir assuré.

SAINT-ALPHONSE, SAINT-LÉON ET LOURDES

De grand matin l'un des délégués, le colonel Francis Fane et moi, nous partions pour aller visiter Saint-Alphonse qui se trouve à 30 kilomètres environ de Glenboro. Les routes sont bonnes et les ponts bien entretenus. Il nous fallut, tout d'abord, revenir sur la ligne jusqu'à la station de Rivière-aux-Cyprès, plus proche; de là, nous prîmes une route perpendiculaire à la voie ferrée. Un jeune Canadien-Français,

établi comme barbier à Glenboro, nous conduisait et nous renseignait utilement. Nous observons la rigoureuse régularité de l'arpentage des terres. Les lignes de poteaux de clôture rendent très frappant, *de visu*, le curieux quadrillé que l'on remarque sur les cartes régionales. Cet arpentage méthodique manque un peu de fantaisie, mais il est si pratique! Le plan des villes, la formation des villages, s'en



WINNIPEG.

ressentent nécessairement; nulle part on n'a tenté de se soustraire à l'étreinte mathématique de la géométrie. L'artiste pourrait en être chagriné, mais son heure n'est pas venue; nous ne lui conseillons pas d'émigrer, si ce n'est à Québec ou à Banff, dans les Rocheuses ou sur les rives du Saint-Laurent, à la condition, toutefois,

que la nature, très belle, qu'il y trouvera, puisse lui suffire. Mais au Nord-Ouest Canadien, ce sont les ingénieurs que l'on couronne de lauriers. La formule algébrique et le dessin linéaire y triomphent sans conteste comme la seule expression de l'art. Le chef d'école, c'est M. E. Deville, ancien officier de la marine française, un savant qui occupe au Canada la très importante charge d'arpenteur général.

On emploie, ordinairement, pour clore les propriétés, des fils de fer barbelé; plus économiquement, là où le bois est abondant, on se sert de simples perches dont les bouts sont superposés et reliés entre deux piquets. Ce dernier système a le très grand avantage de ne coûter au colon que son propre travail; mais il dure moins longtemps et a plus souvent besoin de réparations. Dans les nouveaux établissements, alors que le plus souvent on a le domaine public pour voisin, on se dispense de toute clôture. Pour se garantir contre les feux de prairie, on entoure les habitations ainsi que les moissons de quelques sillons de terre labourée. Signalons également le moyen employé par les voyageurs lorsqu'ils voient un feu de prairie, s'étendant parfois sur plusieurs lieues de front, venir sur eux avec la rapidité que l'on sait et les menacer sans espoir d'y échapper par la fuite. Le moyen est pratique et trop simple pour avoir été indiqué par les conteurs spéciaux que tout le monde a lus. Il consiste à frotter une allumette et à mettre homéopathiquement le feu à la prairie autour de soi; on attend, à l'abri dans l'espace incendié, que l'ouragan de flammes ait passé.

Entre la paroisse de Saint-Alphonse et les établissements situés sur la ligne du chemin de fer, nous avons à traverser une zone entièrement inoccupée. Bientôt le sol commence à se vallonner; la voiture quitte fréquemment la route officielle pour suivre des tracés plus appropriés à la configuration du sol ou contourne des "islets" de bois, ou des étangs qui sont assez nombreux. Nous franchissons la Rivière-aux-Cyprès. Décidément, le territoire de Saint-Alphonse est très-beau et semble par sa variété très propre à la colonisation. Les trois éléments principaux de tout établissement: eau potable, foin et bois, y paraissent réunis dans la proportion qui convient. Les colons ont à faire quelquefois des défrichements partiels; mais l'avenir n'en est que mieux assuré.

Sur une éminence d'où l'ont jouit d'un beau panorama, a été bâtie l'église avec le presbytère y attenant et une école. Le cimetière atteste, par le peu de tombes qu'il contient, de la fondation récente de la paroisse qui compte une population de sept cents habitants environ, composée de Belges, Canadiens et Français. Tous se déclarent satisfaits de leur condition présente et sont pleins de foi dans l'avenir.

Le curé actuel, qui doit être considéré comme le fondateur de la paroisse, est un jeune prêtre, M. l'abbé Campeau. Les autres paroisses françaises ont pour curés-fondateurs: Saint-Léon, le R. P. Bitsche; Lac-des-Chênes, M. l'abbé Bernier; Grande-Clairière, M. l'abbé Gaire; Lourdes, Dom Benoît; Saint-Malo, M. l'abbé LaRivière; Whitewood, M. l'abbé Müller. Le curé canadien, surtout dans les paroisses nouvelles, ne borne pas son action à un rôle purement religieux. C'est aussi, tour à tour, un médecin, un instituteur, un arpenteur, un architecte, un homme d'affaires chargé des démarches près de l'administration, un juge de paix. De là, sa grande autorité morale qu'il ne tient pas uniquement de son caractère sacerdotal, mais qu'il exerce encore comme l'homme le plus utile à la communauté, le pasteur, un véritable conducteur d'hommes dans le sens biblique du mot. Cette remarque faite si souvent dans la province de Québec, la province française et catholique par excellence, s'applique également aux paroisses canadiennes du Manitoba et du Nord-Ouest qui reconnaissent pour père temporel et spirituel Mgr Taché, le vénérable prélat qui occupe depuis un demi-siècle le siège archiépiscopal de Saint-Boniface.

De Glenboro à Plum-Creek, par Wawanaissa, nous avions 90 kilomètres à faire à travers la prairie. Le 25 septembre, au matin, toute la délégation, répartie en quatre voitures, se mit en route. Nos observations sur tout ce parcours et les témoignages recueillis de la bouche même de colons occupés à la moisson, vinrent encore fortifier la bonne opinion que nous avions de la fertilité de cette contrée et de la prospérité naissante de ses habitants.

Il faut noter la surprenante abondance du gibier. Avec les bisons, la grande chasse a disparu; mais il est resté de quoi satisfaire les amateurs moins ambitieux

que l'immigration comporte. A chaque instant passaient sur nos têtes des bandes d'outardes, de cygnes, d'oies et de canards sauvages. A nos pieds, des compagnies de gros perdreaux, que l'on appelle ici des poules de prairie, s'enlevaient de leur vol lourd et maladroit pour aller se poser à très petite distance. Leur complaisance et leur nombre étaient tels, que la plupart de nos compagnons pourvus de fusils, les tiraient sans se donner la peine de descendre de voiture; souvent même les chevaux ne s'arrêtaient que pour permettre de ramasser les victimes. Bientôt les conducteurs, soucieux de la distance à parcourir, ne voulurent plus s'arrêter du tout; d'ailleurs les voitures étaient pleines; les chasseurs lassés, mirent fin à ce jeu de massacre.

Malgré la rapidité de la course, notons aussi la jolie situation de Wawanaissa, sur la rivière Souris qui se jette non loin delà dans l'Assiniboine, et, nulle part, ne se montre plus coquette, fouillant la vallée avec plus de pittoresque. Le village de Wawanaissa, ne compte encore que quelques printemps; il paraît appelé à un grand développement; à sa naissance il s'appelait Souris City; mais un autre village, distant de 45 kilomètres en droite ligne et situé sur la même boucle de la rivière Souris, réclamait ce nom en vertu d'un droit antérieur constaté par la carte de M. E. Deville, dressée en 1885. Un grand exemple de concorde a été donné par ces deux futures grandes cités; elles ont repris l'une, le nom de Wawanaissa, ancien nom indien, l'autre celui d'un modeste affluent, Plum-Creek, sous lesquels désormais elles consentent à grandir et à devenir illustres, abandonnant d'un commun accord le gentil nom de Souris qui reste disponible pour une troisième ville qui attend son fondateur.

A Plum-Creek, qui occupe aussi un beau site, un train spécial nous amena à Brandon le soir même.

ÉLEVAGE ET CULTURE

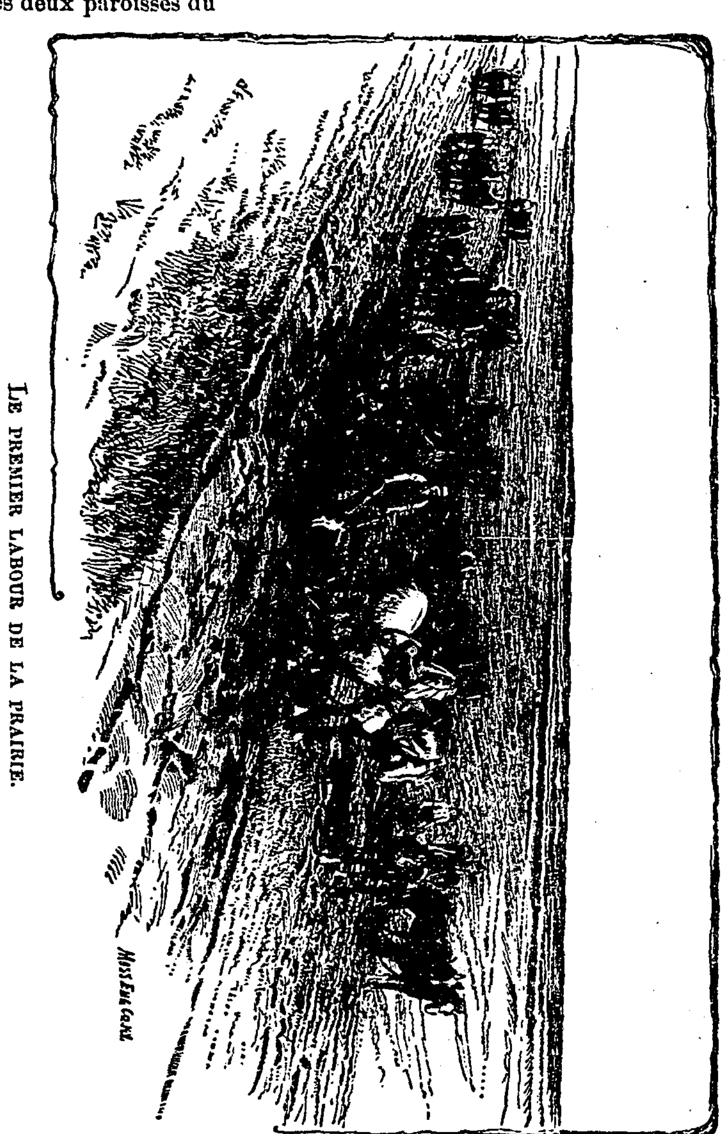
Une très chaleureuse réception nous fut faite par le maire et les citoyens de Brandon. Brandon, qui n'a que six années d'existence, est une jolie ville de 3,778 habitants, en pleine activité commerciale et industrielle. Bâtie en amphithéâtre sur la rive gauche de l'Assiniboine, chef-lieu d'une région agricole déjà fort importante, possède cinq élévateurs de grande capacité, un moulin à farine et une scierie à vapeur. Point central de plusieurs embranchements de chemins de fer, Brandon est le plus grand marché local à blé de la province. On achève, sur la rive droite de l'Assiniboine, la construction des bâtiments de la ferme expérimentale dans lesquels on avait installé à notre intention une exposition agricole extrêmement intéressante. En parcourant les terres avoisinantes, je reconnus avec plaisir, dans la section des prairies artificielles, la présence d'un essai de luzerne qui avait très bien supporté les rigueurs de l'hiver précédent. Je cueillis une botte de cette luzerne que mes amis de Normandie, éleveurs de chevaux, grands partisans de ce fourrage, ont vivement admiré pour la hauteur atteinte et la qualité.

Il deviendra nécessaire, lorsque toutes les terres disponibles seront occupées dans un certain rayon, de songer à utiliser les prairies artificielles de façon à permettre sur chaque ferme la culture mixte que l'on ne saurait trop conseiller.

La plupart des cultivateurs, en effet, ne font jusqu'à présent, exclusivement, que du blé ou de l'élevage. M. Sanderson qui cultive plus de huit cents hectares, à deux lieues de Brandon, ne fait absolument que du blé chaque année; M. Smith, son voisin, ne fait que l'élevage en grand des bêtes à cornes de belle race. Ils ont obtenu un égal succès. A l'issue du banquet qui nous fut offert le soir, tous les deux firent valoir avec beaucoup d'esprit pratique leurs entreprises respectives. Tous les deux avaient raison et tort à la fois. Le fermier doit faire de l'élevage comme M. Smith, parce qu'il s'assurera un minimum de revenu certain par la vente de ses élèves et l'exploitation de l'industrie laitière,—ce qui lui permettra de remplir toujours, bon an mal an, les engagements qu'il peut avoir contractés; il doit aussi faire du blé comme M. Sanderson, car il gagnera beaucoup d'argent aux années d'abondance,—ce qui lui permettra d'augmenter son troupeau, lequel réparera sur ses terres en labour les pertes causées par la culture épuisante du blé. C'est là le principe de bon assolement que suivent, dans la mesure du possible et la proportion de leurs

moyens, les paysans français et belges que j'ai visités; ils m'ont assuré qu'ils s'en trouvaient bien et comptaient y persévérer en fuyant en matière d'agriculture toute spéculation hasardeuse.

De Brandon, la délégation prenait le chemin de fer du Manitoba et Nord-Ouest jusqu'à Salt Coats. Je dus m'en séparer, momentanément, pour me consacrer à la visite des deux paroisses du



LE PREMIER LABOUR DE LA PRAIRIE.

LAC-DES-CHÊNES ET GRANDE-CLAIRIÈRE

près de la station du Lac-des-Chênes (*Oak Lake*) où j'arrivai le dimanche matin. L'église canadienne est bâtie tout près de la station. Pendant et à la sortie de la grand' messe, même spectacle intéressant que dans les vieilles paroisses de la province de Québec ou dans n'importe laquelle des paroisses de l'Ouest de la France. Les

Canadiens-Français sont partout semblables, même simplicité de mœurs et de manières, même accueil empressé et poli, en quelque point éloigné du Bas Saint-Laurent qu'ils soient, quelle que puisse être leur occupation, ouvrier, marchand ou *habitant*, au hasard de leur groupement improvisé, ils ne changent pas ; quand on en a connu un, on les connaît tous. Tous ont, et avec la même force, le même sentiment national et religieux au cœur; leur organisation paroissiale les rend invulnérables au milieu des races étrangères. Tous parlent bien, plus généralement bien, assurément, que dans une province quelconque de la France, une langue française mêlée, nécessairement, de quelques anglicismes—moins toutefois que dans certains journaux parisiens—le plus souvent ornée de "mots" expressifs, enrichie de locutions pittoresques parfois très gauloises, une langue française très moderne en somme ; en tout cas, absolument dépourvue des patois divers qui affligent nos campagnes et s'y perpétuent.

J'eus bientôt fait connaissance avec eux ; on me fit fête et on me renseigna. J'appris avec plaisir que les Français *de France* et les Belges vivaient en bonne harmonie avec eux. L'un des premiers habitants établis dans cette région, M. Joseph Marcotte, avec lequel je fis marché pour me conduire avec sa voiture, les avait pilotés à leur arrivée pour la plupart et aidés à se choisir *un bon lot*.

Joseph Marcotte, laissant aller ses deux petits chevaux *poignés* à l'état quasi-sauvage dans les ranches du Montana, mais devenus très dociles et bons trotteurs, me met au courant de la situation des deux paroisses du Lac-des-Chênes et de Grande Clairière ; il me donne des nouvelles de M. l'abbé Gaire, curé de cette dernière, que j'ai connu avant son départ de France, au commissariat-général du Canada, ainsi que de nombre de familles que j'ai vues partir dans les mêmes circonstances à la gare Saint-Lazare, pleines d'énergie, montrant une audace tranquille et résolue, contrastant avec l'opinion entretenue par les économistes, lesquels, par tradition et connaissances acquises dans les études contemplatives, croient le paysan français casanier, routinier, incapable de décision virile et de déplacement hors de son village natal. Ils ne lui accordent que des vertus négatives, principe d'économie, amour du travail, douceur de mœurs, etc. Qu'ils viennent donc voir avec quelle hardiesse les paysans de la Loire-Inférieure, de l'Ardèche, de Saône et Loire, de Meurthe et Moselle, des Vosges et d'Alsace-Lorraine aussi bien que les paysans belges et luxembourgeois ont quitté leurs foyers et avec quel esprit pratique ils ont su s'établir dans cette paroisse de la Grande-Clairière que je prends comme exemple, ne pouvant faute d'espace, les décrire toutes.

UNE FAMILLE FRANÇAISE AU MANITOBA

Il faut les entendre raconter avec aisance, et même avec une pointe d'amour-propre bien légitime, comment ils ont surmonté les difficultés du début.

—N'avez-vous pas eu, au moins, à souffrir de l'ennui, par un tel changement de vos habitudes et dans cet isolement.

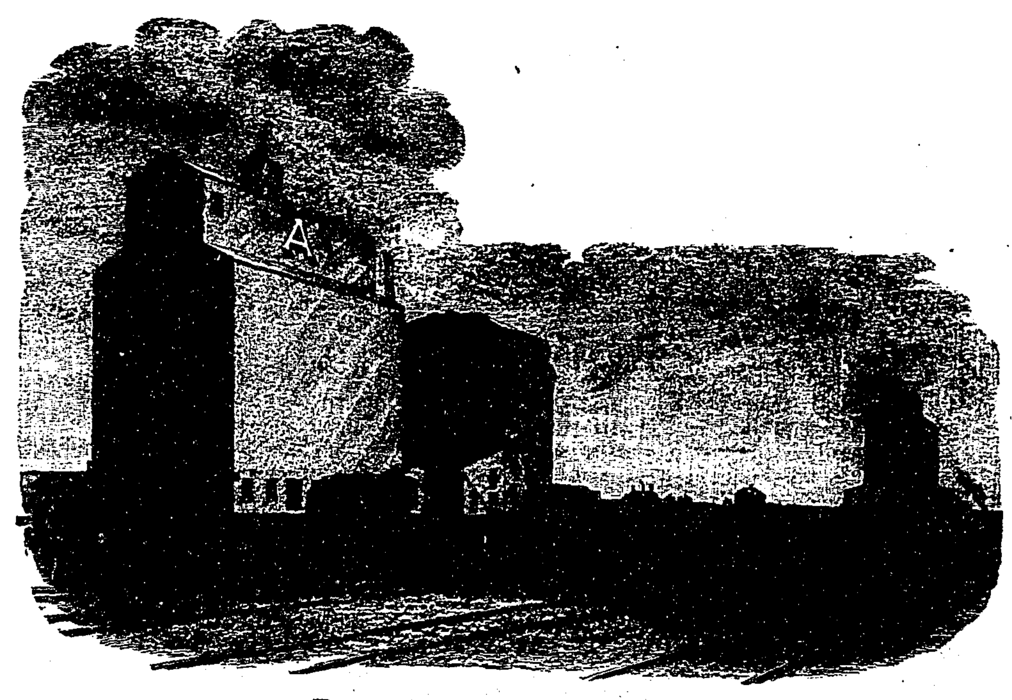
—Oh non ! Nous avions trop à travailler et nous travaillions trop pour avoir le temps de nous ennuyer.

—Mais vous, demandais-je encore, qui êtes arrivés à l'automne, vous avez dû être surpris par l'hiver, vous avez dû avoir très froid ?

—Voyez-vous, monsieur, l'hiver est rude ici et un peu long, c'est vrai ; mais il est très agréable, le froid étant toujours égal, sec et très ensoleillé ; la neige est un avantage pour nous, les cultivateurs, et non un embarras, si l'on a eu soin de faire assez de foin pour hiverner le bétail—et du foin il n'y a qu'à aller le faucher, il ne coûte que le travail de celui qui en a besoin ; du reste, les hivers sont très sains, nous ne sommes jamais malades, les enfants non plus ; et puis on se chauffe à volonté, le bois est à qui veut se donner la peine d'aller l'abattre et le charroyer. Les paresseux seuls, dans ce pays, peuvent souffrir du froid.

Thiévin, un breton, ajouta une dernière raison qui suffit, à elle seule, pour expliquer comment nos paysans ont pu faire si bon marché des difficultés très réelles que présente leur installation dans la prairie. Quand il eut compris, au mouvement des lèvres de sa femme, car il est atteint d'une surdité complète, de quoi il s'agissait :

—" Les difficultés, les privations, le travail, le mal qu'on peut avoir, tout cela " n'est rien, à la condition de réussir. Le succès tout est là. L'espérance du succès " même suffit. Quand nous sommes arrivés à la Grande-Clairière, il y a deux ans, " après avoir fait la moisson et liquidé notre ferme à Pannecé, nous avons eu tout de " suite confiance. Nous n'avions que le temps de nous faire construire une maison " avant l'hiver ; mais il nous avait suffi de voir la bonne terre que nous avions pour " être rassurés sur notre avenir et nous empêcher d'avoir froid."



ELÉVATEURS ET MOULINS À FARINE.

Cette famille Thiévin est un saisissant exemple de la ténacité, du courage et de la merveilleuse intelligence pratique que le sentiment de l'intérêt personnel, l'ambition légitime de devenir gros propriétaire, le souci louable de l'avenir de ses enfants, peuvent développer chez le paysan français. Elle se composait, lorsqu'elle s'embarqua le 31 août 1888, à Liverpool, sur le vapeur *Montréal*, de :

1° Pierre Thiévin, 41 ans, chef de la famille.
2° Marie Thiévin, née Gougeon, sa femme, 35 ans.
3° Marie Thiévin, l'aînée des enfants, 15 ans.
4° Pierre Thiévin, 11 ans.
5° Auguste Thiévin, 10 ans.
6° Louise Thiévin, 9 ans.
7° Clémentine Thiévin, 6 ans.
8° Eugène Thiévin, 2 ans et demi.
9° Louis Thiévin, 11 mois.
10° Anne Marie Thiévin, 11 mois.
11° Auguste Goujon, père de madame Thiévin, âgé de 70 ans.

Ils venaient de Pannecé, (Loire Inférieure). N'ayant pu faire partie d'un voyage *organisé* en commun par une centaine de cultivateurs de ce département, au printemps précédent, ils s'étaient décidés à partir, aussitôt la moisson terminée et la vente faite de leur bétail, de leur matériel d'exploitation et de leur mobilier, sans

vouloir attendre au printemps suivant, comme je le leur conseillais. Ce n'était pas sans crainte et même sans inquiétude que je les voyais à leur passage à Paris monter en wagon, n'ayant d'autre connaissance du pays où ils allaient s'établir que ce que je leur en avais dit, sans autre protection que des lettres les recommandant aux agents locaux du gouvernement canadien aux divers points de débarquement ou de transbordement ; en un mot, partant, comme disait Mme Thiévin, "à la grâce de Dieu!" Mme Thiévin, une petite femme frêle, mais d'une activité étonnante, était, en réalité, le chef de la famille, en raison de l'infirmité de son mari et de l'âge de son père. Observons que de ses huit enfants, l'aînée, Marie, n'avait que quinze ans et que les deux derniers, deux jumeaux que le grand'père portait dans ses bras, n'avaient que onze mois ; d'autre part, j'avais calculé que, le voyage payé jusqu'à la station du Lac-des-Chênes, il ne resterait qu'une somme d'environ quinze cents francs à consacrer à la construction d'une maison, aux approvisionnements de l'hiver et à l'installation générale. Les bagages avaient été bien choisis et comprenaient une quantité d'articles de ménage, de linge et de vêtements pouvant suffire à la famille pendant assez longtemps; il y avait, dans l'avenir, des ressources provenant d'immeubles à réaliser ; mais c'était sur une somme de quinze cents francs que la famille composée de onze personnes pouvait, uniquement, compter pour s'installer en pleine prairie, y passer l'hiver et subsister jusqu'à la récolte de l'année suivante. Cependant le départ étant irrévocablement décidé, le voyage commencé même, il n'y avait pas lieu d'insister sur le côté inquiétant des choses.

Les choses n'étaient nullement inquiétantes, du reste, ainsi qu'on peut le constater maintenant. M. Thiévin possède maison et granges, étables et bâtiments nécessaires à l'exploitation des cent dix hectares de terres provenant de la concession du gouvernement et d'un achat à la compagnie du Pacifique Canadien ; bœufs de labour, vaches, chevaux, voitures, charrues, une faucheuse, une moissonneuse-lieuse; dans la cour de sa ferme, volailles et porcs animent le paysage ; sa récolte de blé se montera à un millier d'hectolitres, avec un rendement moyen de 21 hectolitres, à l'hectare. Dernier hommage à rendre à l'activité de Mme Thiévin : elle a installé un commerce d'épiceries et de marchandises diverses à l'usage de la paroisse. Les enfants n'ont jamais été malades. L'aînée est devenue une belle jeune fille qui va se marier prochainement; les deux garçons, Pierre et Auguste, sont presque des hommes et, avec leur père, mènent faucheuse et moissonneuse, tiennent la charrue et dans quelques années seront des chefs de famille ; les petits frères et sœurs poussent vigoureusement, eux aussi ; le grand père Goujon est mort l'année dernière, il a inauguré le cimetière de Grande-Clairière. Un neuvième enfant est né cette année.

L'opération délicate qui consistait à déraciner une famille de paysans à Pannecé (Loire-Inférieure), à la transporter avec ses trois générations à dix-huit cents lieues de là et à lui faire reprendre terre à Grande-Clairière (Manitoba) est désormais accomplie. Cette première tombe et ce premier berceau ont à jamais consacré la Nouvelle-Patrie. La vie et la mort ont donné la marque définitive et visible à l'évolution de cette famille et rendu sensible le mouvement migratoire d'une fraction humaine.

NOMS ET ORIGINE DES HABITANTS DE GRANDE-CLAIRIÈRE

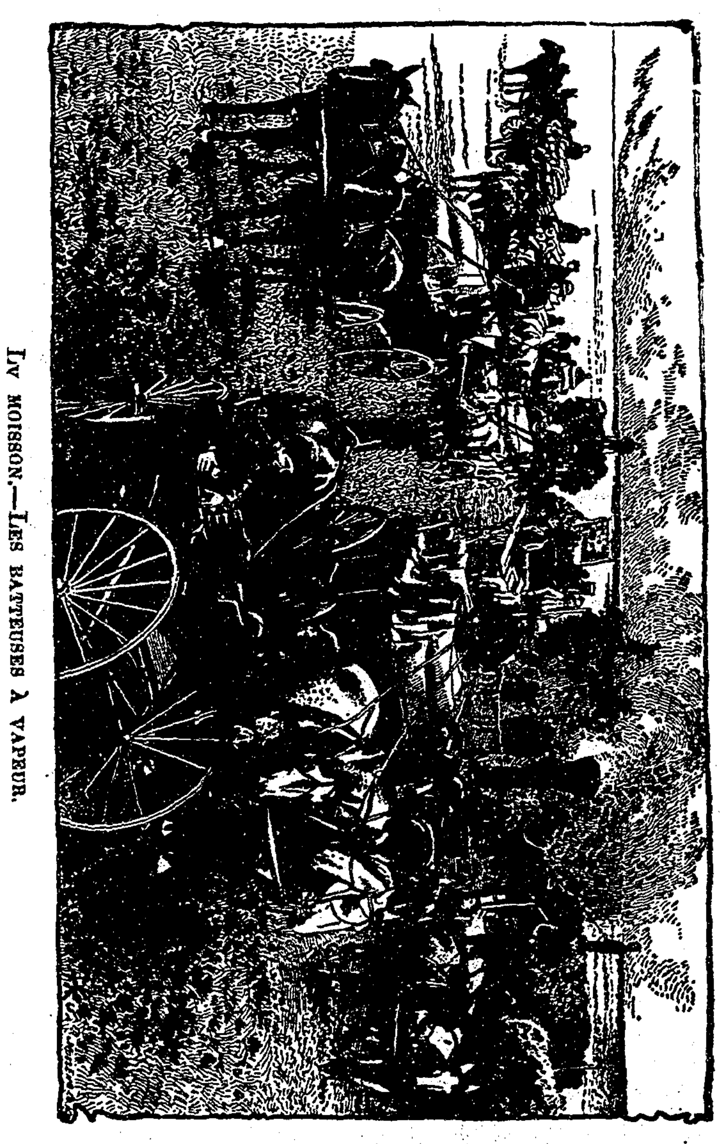
La paroisse de Grande-Clairière se compose, comme les autres paroisses nouvelles déjà citées, de familles du type de la famille Thiévin. C'est en juillet 1888 que M. l'abbé Gaire, un prêtre alsacien, fonda cette paroisse. Il n'y avait alors en cet endroit que trois familles de Métis-Français. Quelques mois après, plusieurs nouveaux établissements étaient créés. Au printemps de 1889, l'arrivée de nombreux colons français et belges assurait le succès de l'œuvre entreprise par M. Gaire, qui reçut son développement par une nouvelle arrivée de colons au printemps de 1890.

Voici les noms des habitants, avec leurs lieux d'origine, de la paroisse de Grande-Clairière, au moment où nous l'avons visitée, fin septembre 1890 :

Lucien Quénette, de Loisy (Meurthe et Moselle.)

François Butin, de Loisy (Meurthe et Moselle.)

Nicolas Carême, sa femme et quatre enfants, de Loisy (Meurthe et Moselle.)
Théophile Janot, de Loisy (Meurthe et Moselle.)
Jean Marie Cancade, sa femme et un enfant, de Annonay (Ardèche.)
Régis Cancade, de Annonay (Ardèche.)
Edmond Isabey, de Annonay (Ardèche.)



LA MOISSON.—LES BATTEUSES À VAPEUR.

Pierre Thiévin, de Pannecé (Loire-inférieure), sa femme et neuf enfants.
François Barbot, sa femme et six enfants, de Ancenis (Loire-Inférieure.)
Auguste Blondeau, de Saint-Mars-la-Jaille (Loire-Inférieure.)
Jean Collinot, sa femme et six enfants, de Pannecé, (Loire-Inférieure.)
François Revet, de Villars sur Tony, (Haute-Savoie) sa femme et sept enfants.

Joseph Moissan, sa femme et un enfant, de Nancy (Meurthe et Moselle.)
Joseph Chazal, de Roanne, (Loire.)
Blizy, sa femme et trois enfants, de Annonay, (Ardèche.)
Allard, sa femme et un enfant, (Yonne.)
Chappot, (Yonne.)
Danicourt, sa femme et un enfant, Paris.
Rousselot, sa femme et sept enfants, de Mirecourt, (Vosges.)
Gaston Boulanger, de Gondrecourt Aix (Meurthe et Moselle.)
Paul Boulanger, de Gondrecourt Aix (Meurthe et Moselle.)
Jean Gaire, de Fouchy, (Bas-Rhin) Alsace.
Aimé Xavier Gaire, de Fouchy, (Bas-Rhin) Alsace.
Jean-Baptiste Humbert, de Fouchy, (Bas-Rhin) Alsace.
Conrad Flick, de Thanvillé, (Bas-Rhin) Alsace.
Camille Nansé, sa femme et trois enfants, du Creusot (Saône et Loire.)
Billy, sa femme et quatre enfants, du Luxembourg.
Gathain, sa femme et deux enfants, du Luxembourg.
Mlle Gathain, sœur du précédent, Luxembourg.
Gathain et sa fille, mariée à un Canadien-français, du Luxembourg.
Colignon, du Luxembourg.
Colaux, sa femme et plusieurs enfants, du Luxembourg.
Renard, sa femme et plusieurs enfants, du Luxembourg.
Dumonceaux, du Luxembourg.
Jacmart, oncle et neveu, du Luxembourg.
J. Flick, sa femme et quatre enfants, du Luxembourg.
Poncelet, sa femme et trois enfants, du Luxembourg.
Edmond Delaitte, sa femme et trois enfants, de Redu (Luxembourg).
Alphonse Coppet et sa fille, de Redu, Luxembourg.
Cyrille Libert, de Redu, Luxembourg.
Monie, sa femme et six enfants, de Vouèche (Luxembourg).
Dupont, sa femme et enfants, de Charleroi.
Edmond Fasseau, de Binches, (Hainaut).
Joseph Charles, sa femme et quatre enfants, Hainaut.
Adolphe Charles, de Manceaux-sur-Sambre, Hainaut.
Jules Louis, sa femme et un enfant, Hainaut.
François Vodon, sa femme et dix enfants, de Vouèche (Luxembourg).
Damien Lamothe, sa femme et quatre enfants, de Daverdisse (Luxembourg).
Mærenpont, Flamand Belge.
Cuvillier, Flamand Belge.
Mounier, Paul, sa femme et son beau-frère, de Conches-les-Mines, (Saône et Loire).
Jean-Baptiste Rey, sa femme et trois enfants, de Conches-les-Mines, (Saône et Loire).
Pierlot et sa fille.
Blanchard.
Jean-Baptiste Stringer, sa femme et deux enfants, de Puilly près Carignan, (Ardennes).
Jean Saulnier et sa femme, du Creusot, (Saône et Loire).
Challand, de Nuits, (Côte d'Or).
Charles Renaud, de Bligny près Autun, (Saône et Loire).
Berthelon, de Arnithod, (Jura).
Chouvenc, (Haute-Loire).
Goumet, (Ille-et-Vilaine).
Bergeron, (Deux-Sèvres).
Michel et sa femme (Oise).
Ronot Félix.

Manquent plusieurs familles belges et françaises que nous n'avons pu visiter et dont nous n'avons pu nous procurer les noms.

Grande-Clairière compte encore douze familles canadiennes-françaises et treize familles métisses-françaises; quelques Anglais ou Ecossais seulement, ont leurs terres enclavées dans le territoire de cette paroisse qui forme avec la belle paroisse du Lac-des-Chênes l'agglomération française qui doit servir de base à la colonisation de la partie sud-ouest de la province du Manitoba.

Le territoire environnant la Grande-Clairière réunit aussi tous les éléments propres à en assurer la mise en culture: terres en labour, prairies et bois. L'eau est bonne; on la trouve en abondance à une profondeur variant entre six et dix-huit pieds. La nature du sol est plutôt légère. Les légumes et toutes les racines y viennent admirablement, qualité et quantité sont également remarquables. En blé, la moyenne du rendement a été de vingt et un hectolitres à l'hectare.

On annonçait la création d'un bureau de poste et un nouvel embranchement de chemin de fer, en construction, va desservir la paroisse à onze kilomètres. (1)

WHITEWOOD

A cent trente-cinq kilomètres à l'ouest du Lac-des-Chênes, se trouve un nouveau centre français composé de différentes entreprises agricoles et d'élevage, séparées, qui sont presque toutes situées sur la vallée de la Pipestone, une jolie rivière qui coule parallèlement à quelques kilomètres de la ligne du Pacifique et se jette dans le Lac-des-Chênes. L'une de ces entreprises, la Rolandrie, la première fondée et la plus importante, est la propriété d'une société anonyme; elle est dirigée par M. le comte de Roffignac qui peut être considéré comme le pionnier de cette partie de la nouvelle province de l'Assiniboine. M. le baron de Brabant a fondé, à Bellevue, une fabrique de chicorée. MM. de Soras et de Jumilhac, à Richelieu, font avec grand succès l'élevage des moutons; leur troupeau a atteint le nombre de quinze cents; il est hiverné près de la Montagne à l'Orignal, une région voisine très-riche en foin. Un certain nombre de jeunes gens, portant des noms connus et fort estimés dans les faubourgs Saint-Honoré et Saint-Germain, sont venus s'établir aussi à Whitewood en ces derniers temps, et ont fait de cette station un centre qui deviendra considérable. Ils sont très laborieux, et très ambitieux d'arriver à créer des entreprises honorables et utiles dont la plupart sont en cours d'exécution. Ils ont tous acheté des terres et sont pleins de confiance en l'avenir; malgré la frugalité de leur vie et l'absence forcée de tout comfort, ils ne s'ennuient nullement; ils ont, au contraire, à un degré très vif, la passion exclusive pour la localité qu'ils ont choisie, passion commune à tous les habitants de ces pays nouveaux et que nous avons retrouvée partout dans le Manitoba, le Nord-Ouest et la Colombie-Anglaise, dans les moindres bourgades comme dans les villes. C'est une bien grande force, et même un gage de succès, lorsque chacun dit et croit sincèrement que le coin qu'il habite est le plus beau, le plus fertile, celui qui deviendra le plus riche et le plus grand.

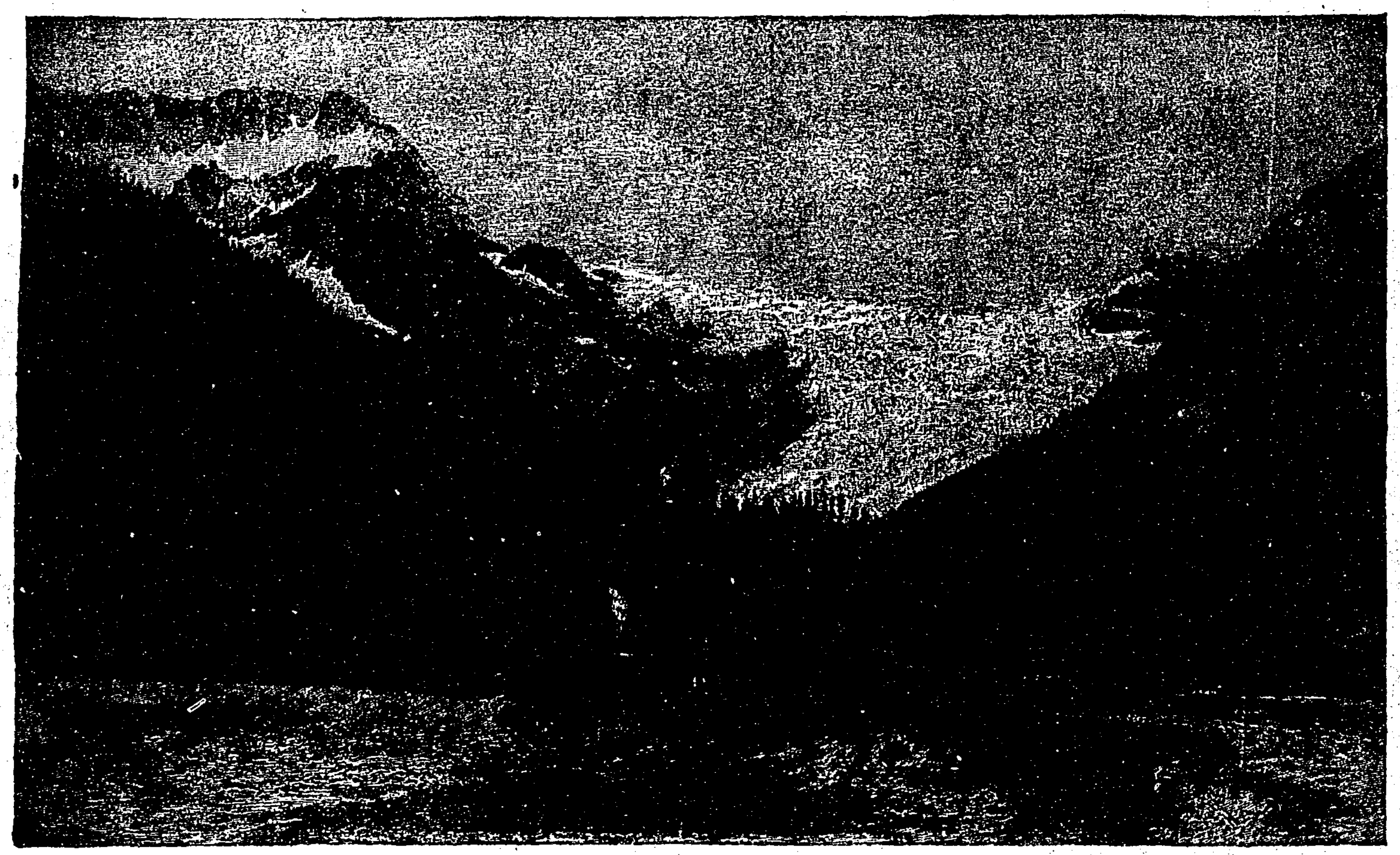
---

(1) L'embranchement en construction l'année dernière est achevé ; la station s'appelle : "Hartney." Un bureau de poste a été créé à Grande-Clairière.

Au printemps de 1891, la paroisse de Grande-Clairière a reçu les familles suivantes :
Vinck, sa femme et six enfants, de Vouèche (Luxembourg).
Arnould, Eugéne, id. (id.)
Gérard, de Roanne (Loire).
Vve Sirot et trois enfants, de Roanne (Loire).
Huel-Fourrier, sa femme et sept enfants, de Tramont-Lassus (Meurthe et Moselle).
Quennelle, Célestine, Loisy (Meurthe et Moselle).
Florentin, sa femme et quatre enfants (Vosges).
Hardy, sa femme et cinq enfants, de Bruxelles (Belgique).
Van Hunbeck, de Bruxelles (Belgique).
Huriet, Prosper, de Loisy (Meurthe et Moselle).
Georges Honoré, Au Pont (Belgique).
Martine, Hyacinthe, sa femme et six enfants, de Loudéan (Ille et Villaine).

Le territoire de Grande-Clairière ne possédant plus de concessions de terres gratuites, et 53 colons de cette paroisse y ayant droit, l'emplacement d'une nouvelle paroisse a été choisi lors de mon voyage en juillet 1891, avec M. l'abbé Gaire, à 35 kilomètres plus à l'ouest. On peut évaluer à 150 familles ou chefs de familles, les immigrants français, belges, luxembourgeois établis au printemps de 1891, dans les provinces du Manitoba et de l'Assiniboine, y compris sept familles du canton de Fribourg (Suisse), établies à Lourdes (Manitoba), et trois familles du département de la Sarthe, qui sont allées se fixer dans la paroisse de Saint-Louis L'Angevin (Saskatchewan).

Du 1er juillet 1890 au 30 juin 1891, 459 Français et 145 Belges ont été enregistrés au bureau de M. Marquette, agent d'immigration à Montréal, et placés dans la province de Québec.



Le grand glacier.

Entre la Rolandrie et Richelieu. près de Bellevue, les Français de Whitewood ont fait construire une église, en pierre, ce qui est ici, où tout est en bois, un grand luxe; on attendait l'arrivée d'une statue du patron, Saint-Hubert, œuvre et don de madame la duchesse d'Uzès.

On étudiait, au moment de mon passage à La Rolandrie, un projet de sucrerie de betteraves qui a reçu depuis un commencement d'exécution. Le succès d'une fabrique de sucre donnerait à Whitewood le caractère d'industrie agricole qui n'existe nulle part encore. Il n'y a aucun doute que le terrain n'y soit propice; les difficultés, s'il y en a, sont d'ordre technique, et elles ont dû être résolues.

Quelques familles de cultivateurs français sont employées comme fermiers. Il est à désirer pour l'avenir de Whitewood que l'on en fasse venir beaucoup d'autres; si, actuellement, ces familles étaient en proportion de l'état-major présent, la prospérité de toutes les entreprises, crées ou projetées, serait assurée définitivement. Il eût été prudent de commencer par là; mais l'immigration des cultivateurs français étant relativement facile à déterminer, ainsi que nous venons de le voir à Grande-Clairière, il n'y a pas à craindre que cette lacune ne soit promptement comblée.

A la station de Whitewood finit la colonisation proprement dite franco-belge. A part quelques colonies, hongroise et scandinave sur la rivière Qu'Appelle, allemande sur le Lac Long, les deux premières en pleine prospérité, et quelques colons canadiens-français isolés, on ne rencontre plus que des établissements anglais, écossais et irlandais sur tout le parcours de la ligne du Pacifique en deçà et au-delà des Rocheuses.

L'ASSINIBOINE

A vingt-quatre kilomètres de Whitewood, on rencontre Broadview, joliment située à la tête d'un lac assez important, et qui a atteint une population de 600 habitants, groupement suffisant pour légitimer les espérances des explorateurs ou des spéculateurs qui ont marqué à l'avance, sur la carte, les points où seraient les grandes villes. C'est à la station de Indian Head qu'il faut descendre pour visiter la célèbre Ferme Bell qui comprend une étendue totale de plus de 150 kilomètres carrés. A la Ferme Bell comme à la Ferme Sanderson, on ne fait que du blé; il y a aussi, à Indian Head, un voisin, Lord Brassey, qui, de même que M. Smith, ne fait que de l'élevage. Les mêmes réflexions s'imposent, sans qu'il soit besoin de les renouveler. Mais on ne peut s'empêcher d'admirer le colossal établissement dirigé par le Major Bell. Le Major Bell n'a pas seulement industrialisé la production du blé, il a militarisé son personnel. Les charrues et les moissonneuses, elles-mêmes, manœuvrent par rangées, ayant des surveillants à cheval pour donner l'impulsion et maintenir le bon ordre. Les meules seront dressées sur des points stratégiques et les batteuses à vapeur viendront par groupes faire leur office. La paille étant un embarras, on chauffe la machine avec, de sorte qu'il ne reste sur le terrain que les sacs de blé. Tout cela est très bien réglé, rémunérateur quelquefois, très militaire, mais ce n'est pas de l'agriculture.

Une station agronomique a été créée à Indian Head. Notons encore, avant d'arriver à Régina, l'importante station de Qu'Appelle qui se trouve à une altitude de 615 mètres. C'est le point de communication avec le Fort Qu'Appelle situé à 32 kilomètres sur la rivière du même nom, et tout le district de Toutchwood. La vallée de la Qu'Appelle, profonde et boisée, bien arrosée, très-pittoresque, semble destinée à un grand développement que son éloignement de la ligne principale du Pacifique Canadien peut retarder, momentanément, mais qui ne peut manquer de se produire.

Les arbres ont totalement disparu. Les terres grasses et fortes, noires et luisantes sur les routes, devenues progressivement plus légères et ameublies depuis Winnipeg, reparaissent aux environ de Régina, la jeune capitale de la province de l'Assiniboine, résidence du lieutenant-gouverneur, M. Joseph Royal, qui administre également, au nom du gouvernement fédéral, les trois autres provinces du Nord-Ouest, la Saskatchewan, l'Alberta et l'Athabaska, jusqu'à ce que la population de ces provinces ait pu atteindre le chiffre nécessaire pour constituer un parlement pro-

vincial et jouir d'une administration autonome. L'honorable M. Joseph Royal qui fut premier ministre de la province du Manitoba, lors de sa création, est bien choisi pour gouverner ces provinces enfantines du Nord-Ouest qui forment dans la Confédération, la "petite classe." Elles ne demandent, naturellement, qu'à s'émanciper; mais en attendant leur propre majorité, elles doivent se soumettre à la majorité du parlement fédéral qui vote et envoie les subventions nécessaires pour vivre. Petites provinces deviendront grandes! En attendant leur gouverneur, tout en s'efforçant de leur faire prendre patience, veille à leur développement afin que chacune d'elles n'ait bientôt plus rien à envier à la grande sœur aînée du Manitoba.

Régina est située sur la Wascana et a, présentement, une population de 2,200 habitants. La résidence du gouverneur, les bureaux de l'administration, les casernes de la police à cheval, dont l'effectif est ici de 1,000 hommes, la salle des séances où siège le Conseil du Nord-Ouest, un hôtel de premier ordre tenu par un Alsacien, M. F. Arnold, lui donnent grand air.

La délégation assista à l'ouverture de l'exposition agricole de la province d'Assiniboine qui arrêta longuement notre attention et excita un vif intérêt par la vue des spécimens de blés, de légumes et même de fleurs. Les fleurs ne sont pas rares, comme on pourrait le supposer, par la difficulté de culture, mais simplement parce que les colons manquent de loisirs. Le moindre jardinet est une surprise. Les jardiniers aussi sont rares; le gouverneur en a un à son service, un Français du nom de Guillaume Goffray; un assez grand nombre trouveraient du travail bien rétribué.

Les membres de la société d'agriculture de Régina nous offrirent un magnifique banquet dont le menu, déjà excellent, fut agrémenté par l'exécution parfaite de morceaux exquis par le corps de musique de la police à cheval. Le morceau le plus applaudi, toutefois, ne fut pas exécuté par la musique. Ce fut un discours plein de bonne humeur et d'éloquence de M. Nicholas F. Davin, député de la province, un Irlandais qui a conservé le sentiment très-français qui le porta, en 1870, à offrir ses services au gouvernement de la défense nationale.

LES TRIBUS INDIENNES

Après avoir visité les environs de Régina et une école industrielle, à l'usage des enfants indiens, dont la construction vient d'être achevée, j'eus l'occasion, au retour, d'assister à un procès en police correctionnelle entre Indiens d'une réserve voisine, les Pie-à-Pot.

Le président du tribunal était le maire de Régina, M. MacCaul; M. Forget, en sa qualité d'assistant-commissaire des Indiens, occupait des fonctions multiples qui lui permettaient, d'après ce qu'il m'a semblé, de cumuler le ministère public et la défense et de former, à lui tout seul, le jury. Je fus invité à m'asseoir près du tribunal. Une demi-douzaine de cavaliers de la police montée faisaient le service d'ordre et introduisaient les témoins et les accusés, les uns et les autres fort nombreux, dans des costumes très sommaires, le visage imberbe orné de fioritures multicolores, enfin la nature même. La civilisation n'était représentée que par des couvertures provenant des distributions administratives qui sont, avec quelques colliers de coquillages et une paire de mocassins, tout le costume des enfants de la prairie. Un interprète les assistait. Pourtant, l'une des accusées, Mme Petit-Gras, avait déclaré pouvoir répondre en anglais, en cri et en français. Mais les dépositions fort longues, gesticulées avec lenteur et gravité, eurent lieu en cri. La cause était que des querelles anciennes entre guerriers avaient été rallumées par une provocation que l'un d'eux était venu faire devant la tente de son adversaire. Les squaws étaient sorties en même temps que ce dernier et avaient séparé les combattants; mais l'une d'elles se plaignait d'avoir reçu un terrible coup de tomahawk sur l'épaule. Le tomahawk figurait comme pièce à conviction; c'était une vulgaire mais énorme trique. Les témoins entendus avaient, selon l'usage, embrouillé et aggravé les choses. Les deux camps se reformaient à l'audience même et ravivaient leurs haines réciproques, quand Forget se leva pour les haranguer. Après avoir amolli adroitement les nerfs trop tendus et préludé par des considérations élevées, il les adjura de ne pas donner un pareil spectacle à un voyageur français—il me présentait à l'auditoire avec un geste

ample et vraiment indien ;—il ne fallait pas qu'en France on pût avoir une mauvaise opinion des Indiens Cris, et des doutes sur la douceur de leurs mœurs. Entraînés spontanément par une raison pareille et la pathétique péroraison qui suivit, le mari de la victime vint majestueusement et silencieusement me serrer la main : puis il serra la main de l'orateur justicier, celle du président, et se tournant enfin vers l'accusé, il lui serra non moins solennellement sa main coupable mais pardonnée, amnistiée au nom de la France ! Tous les guerriers vinrent nous serrer et se serrèrent les mains en observant le même cérémonial. Cela dura une demi_



La ligne se repliant trois fois sur elle-même.

heure. Le président n'eut plus qu'à consacrer ce touchant dénouement par la lecture d'une formule légale. Les squaws, y compris celle qui avait reçu les coups, n'eurent pas voix au chapitre. La dignité du guerrier indien ne le permet pas. Dans cet Occident lointain, on pratique à l'égard de la femme des habitudes extrêmement orientales.

Le récit du procès ci-dessus dispense d'insister sur la quiétude parfaite que laisse aux colons le voisinage des Indiens. Leur nombre est d'ailleurs fort restreint; il s'élevait en octobre 1889 à 17,664, répartis sur cette immense étendue du Nord-Ouest en une centaine de campements, par groupes peu importants. La politique suivie à leur égard par le gouvernement canadien est une politique toute paternelle, la même politique qu'avaient suivie les gouverneurs de la Nouvelle-France. En dehors de l'école industrielle indienne qui vient d'être construite à Régina, trois autres grandes écoles du même genre fonctionnent depuis longtemps et ont obtenu de très bons résultats. L'une d'elles, celle de Fort Qu'Appelle, est dirigée par un prêtre français, le R. P. Hugonnard.

LA SASKATCHEWAN

L'embranchement de la ligne du Pacifique venait d'être terminé de Régina à Prince-Albert. Nous fûmes invités à l'inaugurer. Entre la vallée de Qu'Appelle et la branche Sud de la Saskatchewan, la ligne traverse une région déboisée et aride; mais à partir de la Saskatchewan elle parcourt jusqu'à Prince-Albert une zone très fertile où les "islets" de bois sont heureusement espacés, ainsi que les lacs, et qui a tout-à-fait l'apparence d'un parc. Nous y avons visité quelques colonies importantes: Saskatoon, près du pont du chemin de fer, sur la Saskatchewan-Sud, le Lac-aux-Canards et Batoche, où réside le plus important groupe des Métis-Français qui ont, comme les Canadiens-Français, fidèlement conservé les usages de leurs ancêtres et parlent le patois bas-normand en général ; mais un bon nombre sont assez instruits; ils ont surtout de grandes aptitudes pour la calligraphie et les travaux de précision, en raison de la sûreté de leur main et de leur coup-d'œil; ils sont tous très intelligents et très sympathiques.

Prince-Albert est une petite ville d'environ 1,500 habitants, sur la Saskatchewan-Nord, et le centre d'un commerce très actif d'approvisionnements. Au delà de Prince-Albert et de la ligne de la Saskatchewan, vers le nord, s'étend une région boisée et de nouvelles vallées arrosées par d'autres grands fleuves, des terres très habitables et nullement impropres à l'agriculture, de l'aveu de tous ceux qui les ont parcourues; ces terres formeront une nouvelle réserve illimitée, quand les provinces du Nord-Ouest proprement dit auront une population trop dense et auront cessé elles-mêmes d'être une réserve; mais ce moment n'est pas encore venu. Il faut, à contempler ces immenses espaces vides, se garder du vertige; la race humaine peut continuer, toutefois, à évoluer à l'aise, croître et multiplier; il lui reste de la place sur notre planète.

De retour à Régina, nous reprenons avec notre wagon-salon, la ligne transcontinentale et nous ne nous arrêterons qu'à Calgary, au pied des Montagnes Rocheuses. Près de huit cents kilomètres, au cours desquels nous noterons seulement les grandes exploitations agricoles de Sir John Lister Kaye, espacées, au nombre de dix, de trente milles en trente milles, de Swift-Current à Calgary. Ces exploitations ont chacune une contenance de 4,000 hectares; elles forment sur la plaine uniformément grise, en octobre, de grandes taches noires ou vertes par leurs parties en culture. Elles prouvent que sur cette portion de la ligne du Pacifique, (à part quelques terrains alcalins près de lacs salés tels que le Lac-des-Vieilles-Femmes, le Lac Morse et autres) à partir de Mâchoire d'Orignal (*Moose Jaw*),—population, 600 habitants, limite à l'ouest de la colonisation jusqu'à ce jour,—les terres sont fertiles et très cultivables. Mais elles ne pourront être exploitées qu'en grand, les petits colons ne pouvant s'y établir en raison de l'absence de bois. Il est vrai que d'après les essais effectués, le reboisement de ces plaines ne semble plus être qu'une question de temps et de protection contre les feux de prairie.

A Swift-Current, nous apercevons des troupeaux appartenant, nous dit-on, à l'une des fermes de Sir John Lister Kaye ou plutôt à la compagnie anglaise qui lui

a succédé. On nous indique les quantités suivantes : 80 chevaux, 500 bêtes à cornes et 2,000 moutons. On compte plusieurs ranches dans les environs. Le gouvernement a établi ici un observatoire météorologique.

Une particularité de l'horaire du Pacifique Canadien : Il est midi à notre arrivée à Swift-Current, mais on continue, chaque jour, depuis Port-Arthur, à compter 12, 13, 14, 15, 16 heures jusqu'à 24. Les voyageurs grincheux peuvent donc, sur les indicateurs du réseau canadien, chercher vraiment midi à quatorze heures.

Maple-Creek est le centre d'un commerce de bétail et de chevaux provenant du Montana. La contrée paraît propre à l'élevage. Vers le sud on aperçoit la chaîne de collines appelée Cypress Hills.

Medicine-Hat, que nous visiterons au retour, car il est tard lorsque nous y arrivons, a une population de mille habitants et prend l'aspect d'une vraie ville ; le sol sur lequel elle est établie et se développe est évidemment le fond d'un lac dont les eaux se sont retirées depuis longtemps. L'hydrographie du Nord-Ouest Canadien est loin d'être fixée ; nous avons pu, nous-même, observer que des lacs et des rivières, marquées sur des cartes dressées en 1885, avaient peu à peu disparu complètement, par exemple la rivière et le lac aux Prunes qui faisaient communiquer le Lac-des-Chênes avec la rivière Souris. Le Lac-des-Chênes a beaucoup baissé ; la rivière Pipestone qui y jette ses eaux, est insuffisante à combler ce déficit dont les causes n'ont pas encore été scientifiquement déterminées. Les Métis-Français ont à cet égard une tradition qui mérite d'être contrôlée et observée. Ils prétendent qu'il se produit en une période d'environ vingt-cinq ans, une révolution, et que toutes les rivières et lacs asséchés reparaissent. Cette tradition m'a été rapportée, notamment, par M. Marion, un Métis-Français qui cultive avec grand succès, une belle propriété sur les bords du Lac-des-Chênes. Le fait est qu'il est arrivé bien souvent que les prévisions de cette nature indiquées par eux se sont réalisées d'une façon très exacte.

Les Métis et les autres anciens habitants du pays sont toujours bons à consulter par les nouveaux colons en quête d'un établissement.

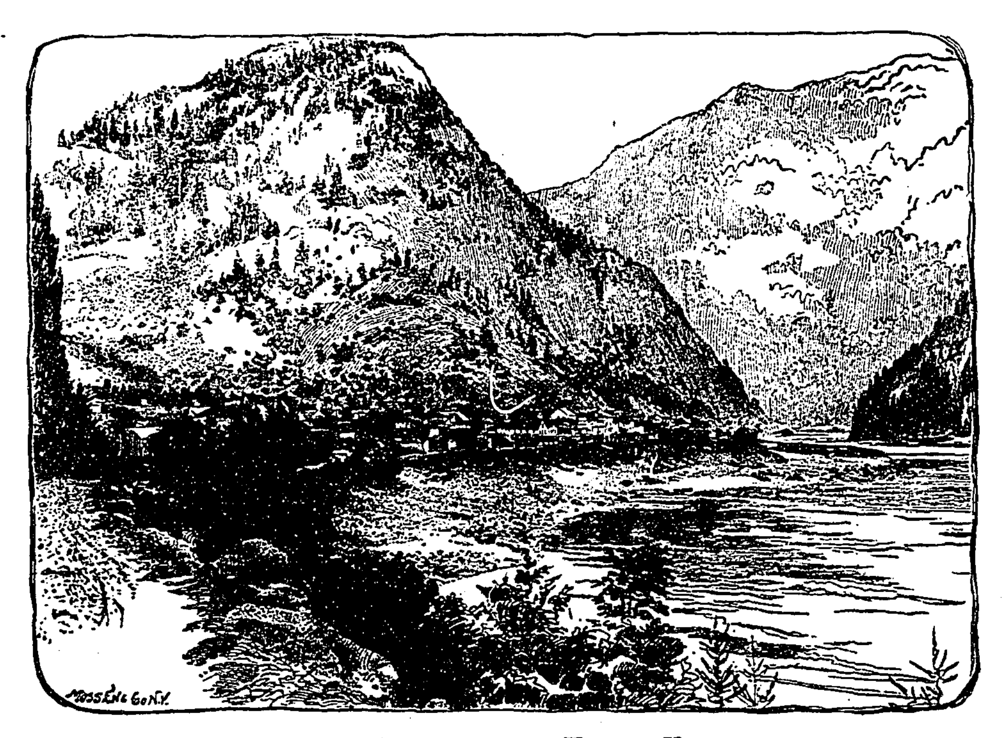
Medicine-Hat est situé sur un affluent de la Saskatchewan-Sud navigable sur une distance de 1,300 kilomètres jusqu'au rapide situé près du lac Winnipeg, ce qui est d'autant plus avantageux et précieux qu'il y a là un bassin houiller dont l'exploitation est commencée et donne des résultats tels que l'avenir industriel de cette région peut être considéré comme désormais assuré. De Dunmore, la station qui précède Medicine-Hat, un embranchement de 177 kilomètres conduit à Lethbridge, ville née d'hier, au centre des ranches du district du Fort McLeod, qui tire son importance présente de l'extraction du charbon.

L'ALBERTA

Calgary ! Trois jours d'arrêt. Calgary est entre tant de villes et de bourgades ambitieuses, celle qui a, je crois, le plus d'ambition. Plus de bâtiments en bois ; on n'admet plus que du granit pour construire, un beau granit gris-clair, qui se taille facilement, dans des carrières à proximité. Calgary, fière des troupeaux qui l'environnent et de ses cow-boys habillés comme les mousquetaires d'Alexandre Dumas, Calgary méprise Régina, la ville officielle, et compte disputer bientôt à Winnipeg son titre de métropole. Notre arrivée répondait sans doute aux aspirations de la population, car, nulle part, si ce n'est en Colombie-Anglaise, nous ne fûmes reçus avec plus d'enthousiasme. Les membres du comité de réception s'emparèrent de chacun de nous, des voitures très bien attelées nous attendaient, et l'on se répandit dans les environs pour visiter les ranches les plus proches. On aperçoit très bien en sortant de Calgary les premiers contreforts des Rocheuses qui profilent avec une grande netteté sur le ciel bleu, leurs arêtes vives et leurs pics neigeux. Peu de cultures, quoique le blé vienne bien et donne un bon rendement. On est tout à l'élevage. Sur les rives du Bow on rencontre un peu de bois, ce qui contribue, avec les eaux claires descendues des montagnes, peu profondes mais rapides sur un lit de roches, à l'embellissement du paysage qui serait, sans cela, un peu triste. Nous avons visité une filature et fabrique de tissus élevée sur cette rivière. Le directeur a une grande confiance dans l'avenir de son entreprise. Il a longtemps habité Paris

et a épousé une Parisienne, qui l'a rendu, quoique Ecossais, lui aussi, très Parisien. Cette première fabrique est peut-être l'embryon d'une grande industrie de lainages qui trouverait, d'une part, la matière première sur les troupeaux de moutons qui se multiplient dans le district de Calgary et, d'autre part, une clientèle sans cesse croissante de consommateurs dans le Nord-Ouest Canadien. Dans le même ordre d'idées, nous devons signaler les avantages que Calgary offre pour la mise en boîtes de viande conservée que les ranches, actuellement existants, peuvent, sans plus attendre, fournir en quantités suffisantes.

Le soir, grand banquet offert par la société d'agriculture de Calgary. M. Mariaggi, un restaurateur de grand style, chez lequel se tenait le banquet, soutient à Calgary, —de même que M. Florent Arnold à Régina—le renom grand, et d'ailleurs incontesté, de la cuisine française.



COLOMBIE ANGLAISE.—VUE DE YALE.

Le district d'Edmonton va être très prochainement relié à Calgary et à la ligne du Pacifique par un embranchement. Le climat y est doux, les terres très fertiles; tout paraît contribuer à en faire une terre propice à la colonisation. L'embranchement n'étant pas entièrement achevé, il nous aurait fallu consacrer trop de temps pour nous y transporter. Je dus me contenter d'en causer avec le Père André, un breton, toujours très bretonnant, maintenant curé de Calgary où ses fidèles achèvent la construction d'une magnifique église qui a les proportions d'une cathédrale—j'ai déjà expliqué que l'on était très ambitieux à Calgary.

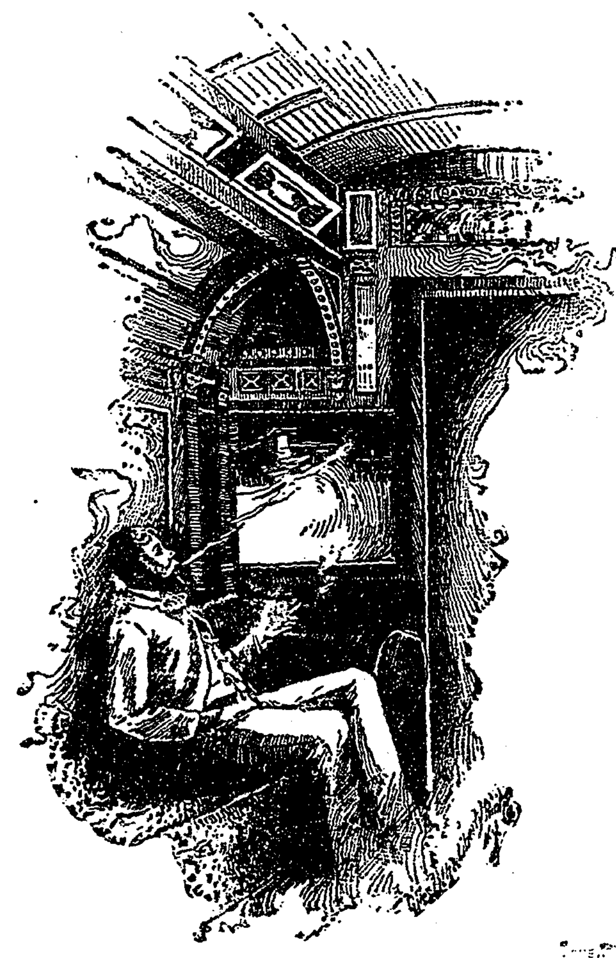
Songeant à la déplorable condition où se trouvent la plupart des cultivateurs de sa province natale, le R. P. André gémissait de son impuissance à les convaincre de la vie heureuse qui les attendait dans le district d'Edmonton. Aux avantages de ce district fameux, joignons la présence d'une population assez importante de Métis-

Français principalement employés,—avec leurs longues files de petites charrettes à un cheval, qu'un seul conducteur suffit à conduire par douzaines à travers la prairie, —au ravitaillement des postes de la compagnie de la Baie d'Hudson.

Calgary qui n'existait pas en 1881, a 3,876 habitants. Elle fait un commerce assez important et très actif. Les rivières Bow et Elbow se rejoignent à l'entrée de la ville qui a été bâtie, comme Medicine-Hat, dans la cuvette d'un ancien lac dont les bords régulièrement escarpés forment un cirque immense.

LES MONTAGNES ROCHEUSES

La description du passage dans les Montagnes Rocheuses ne rentre pas dans le cadre de ce rapport exclusivement consacré à la colonisation. Notons seulement, de la plateforme du "Gatineau": Banff, dont le gouvernement fédéral a fait un Parc National et la nature un des plus beaux paysages de la terre; les monts voisins de Banff et des sources d'eaux sulfureuses, le Mont Cascade (2,963 mètres), les Monts Massif, Tunnel, Squaw et autres, qui atteignent plus de 3,000 mètres et sur lesquels apparaissent des moutons sauvages et des chèvres; le Mont Château, dont la crête à pic surplombe un précipice de 1,500 mètres de profondeur, et où sont marqués bastions, tourelles et remparts; le Mont Temple, le Mont Lefroy qui domine tous les autres; les gorges de la Wapta ou rivière du Cheval-qui-Rue (*Kicking Horse River*); le Mont Stephen, près de la station du même nom, où la voie atteint le point le plus élevé, 1,589 mètres; les deux rangées de montagnes entre lesquelles la ligne passe et qui portent respectivement les noms de Otter-Tail et Van Horne; les monts Deville et King; le pont, très élevé, sur la rivière Otter-Tail, d'où l'on jouit de la vue de l'un des plus beaux paysages des Rocheuses; les monts Pied-de-Castor (*Beaverfoot Mounts*), qui semblent des vieillards assemblés en conseil dans un Sénat vraiment inamovible; les gorges terribles, de Palliser à Golden, où la voie dispute au torrent un passage qu'elle n'obtient que sur des corniches taillées dans le roc, contournant à angles aigus des falaises à pic, si hautes et si rapprochées, que la lumière du jour pénètre à peine dans le fond de ce labyrinthe d'où l'on désespère de sortir; la rivière Colombie que l'on traverse une première fois à Golden, le pays de l'or, lequel donne accès à la vallée de la rivière et du lac Kootenai, un pays de terres fertiles, bien plus précieux encore; la chaîne des Selkirks; la vallée de la rivière Castor, avec ses eaux d'un vert invraisemblable, que la voie—accrochée au flanc des montagnes, protégée contre les avalanches par des tunnels en bois—surplombe de 300 mètres, à la station de Bear Creek, ayant à gravir des rampes de 22 mètres au kilomètre; le Grand Glacier, au sommet des Selkirks, près duquel on remarque le mont Sir Donald, à gauche, haut de 2,500 mètres, les monts Macdonald, Hermite et Cheops; à droite du glacier, près de l'hôtel du Pacifique, isolé, le mont Déroulède, les pics Cougar et Ross; la vallée de la turbulente rivière Illicilliwaet où la ligne descend tout-à-coup en se repliant trois fois sur elle-même et le canyon Albert et son gouffre, dont les balcons et passerelles qu'on y a établis permettent de contempler toute l'horreur—une prouesse de la nature après un tour de force d'ingénieur; la Colombie, deuxième fois, retour de l'extrémité nord des Selkirks, ayant décrit une boucle d'un diamètre de 155 kilomètres, de Golden à Revelstoke, devenue navigable après une série de cascades d'une hauteur totale de 322 mètres jusqu'à la frontière des Etats-Unis, 300 kilomètres de distance, alimentant les lacs Arrow, desservant une région qui se recommande également aux touristes, pêcheurs ou chasseurs, et aux agriculteurs; les beaux lacs Shuswap, Summit, Victor, Trois-Vallées et Griffin, la vallée du grand lac O'Kanagan; le point où furent soudés, le 7 novembre 1885, les rails des tronçons Est et Ouest de la ligne, proche la station de Craigellachie; la ville de Kamloops, 1,500 habitants, chef-lieu de la vallée de la rivière Thompson, ville bien agréable à voir pour des voyageurs, un peu fatigués par un voyage de 650 kilomètres à travers d'incomparables beautés, c'est vrai, mais qui précisément, ont absorbé et épuisé, il faut l'avouer, toutes nos facultés admiratives.



Heureusement que nous n'étions nullement obligés d'admirer tout le temps. Le fumoir, une bonne table et un excellent lit nous offraient, tour à tour, des occupations reposantes et des distractions plus à portée de simples délégués d'agriculture comme nous. A partir de Yale, (1,000 habitants), tête de la navigation sur le Fraser, nous en avions enfin terminé avec les pics et les gouffres, les monts à figure glabre et sinistre, les flancs crevassés ou couverts de belles forêts, rangés par échelons dans un bel ordre de bataille ou surgissant en plein chaos. Nous en avions assez des corniches, d'où à chaque instant on croit dégringoler dans les abîmes; des ponts sveltes, suspendus comme des fils à des hauteurs vertigineuses, et sur lesquels le train passe en équilibriste. Les paysages souriants, majestueux ou terribles ne nous disaient plus rien. Les eaux mugissantes, projetant leur écume en des cascades furieuses ou montrant gracieusement leur surface tranquille et transparente à travers les lignes de beaux grands pins mélancoliques, lacs ou rivières, nous laissaient indifférents.

Quelle joie de revoir dans les grasses prairies de la vallée du Fraser, des troupeaux et des meules de foin, des fermes cossues et des fermières sur le pas de leurs portes regardant passer le train. Partout des arbres fruitiers, des pommiers principalement, les branches en saule pleureur, faiblissant sous le poids de fruits trop gros et trop nombreux. Plus de neiges! Plus d'hiver même; la Colombie jouit d'un printemps perpétuel; les jours de pluie permettent seuls de discerner les beaux jours. C'est le climat de l'Angleterre et de la Normandie. Ni chaud, ni froid. Tiède.

LA COLOMBIE ANGLAISE

Notre première visite ne sera pas pour Vancouver, le terminus continental de la ligne du Pacifique Canadien, la Nouvelle San Francisco. Le maire et une députation des citoyens de New-Westminster nous attendent avec un train spécial et nous font descendre, ou plutôt font aiguiller notre wagon sur l'embranchement de 14 kilomètres qui mène à leur ville, la plus ancienne et la plus importante de la province sur le continent. New-Westminster est bâtie en amphithéâtre, sur la rive droite du Fraser, et compte une population de 6,641 habitants. Il s'y fait un commerce actif et son port présente un mouvement de navigation remarquable. Deux grandes scieries et une fabrique de meubles et d'objets de menuiserie sont en pleine exploitation. L'in-

dustrie principale est la mise en conserve du saumon, qui pullule absolument dans les eaux du Fraser. Nous avons visité deux des établissements situés dans les environs de New-Westminster, sur le Fraser. Celui de MM. Ewen et Cie, qui a produit en 1889, 33,700 caisses de 48 boîtes de une livre, et celui de la Cie de Pêche "Bon Accord," qui a entrepris en dehors de la saison de pêche, la mise en conserve des fruits. Les Chinois fournissent la main-d'œuvre nécessaire à cette industrie qui a progressé dans des proportions telles que, de 9,847 caisses, en 1876, sa production s'est élevée à 419,211 caisses en 1889. L'exportation de ces produits se faisant par voie indirecte et mention n'en pouvant, par conséquent, être faite dans les statistiques officielles, on ignore généralement que la moitié au moins du saumon exporté de la Colombie est consommé en France. Il en est de même, du reste, des homards de la Nouvelle-Ecosse. On compte actuellement 42 établissements pour la pêche et la mise en boîte du saumon, tant sur la côte que sur l'estuaire du Fraser. Malgré l'énorme augmentation de la pêche, on ne remarque pas que le poisson soit plus rare; on attribue ce résultat à la sage réglementation mise en vigueur par le département de la Marine et des Pêcheries, et aussi, à un établissement de pisciculture que nous avons visité, près de la fabrique de la Cie "Bon Accord," et qui assure le repeuplement des eaux.

Les eaux de la province sont d'ailleurs fort riches en poissons d'espèces fort recherchées, y compris les phoques et autres amphibies à fourrure précieuse qui ne donnent tant de difficultés diplomatiques dans la mer de Behring que parce que la pêche en est très profitable.

Un peu au-dessous de New-Westminster, le fleuve se partage en plusieurs branches, formant un delta dont les terres basses n'ont pas de rivales, assurément, au point de vue de la fertilité. Un Français, M. Guichon, y possède une magnifique propriété, en plein rapport, de près de 500 hectares. M. Guichon habite la Colombie depuis plus de vingt ans ; venu sans argent, il y a fait dans la culture des terres et l'élevage une fortune considérable ; il affirme qu'un cultivateur français, même dépourvu de capitaux, s'il est de bonne conduite et travailleur, ne peut manquer de réussir rapidement.

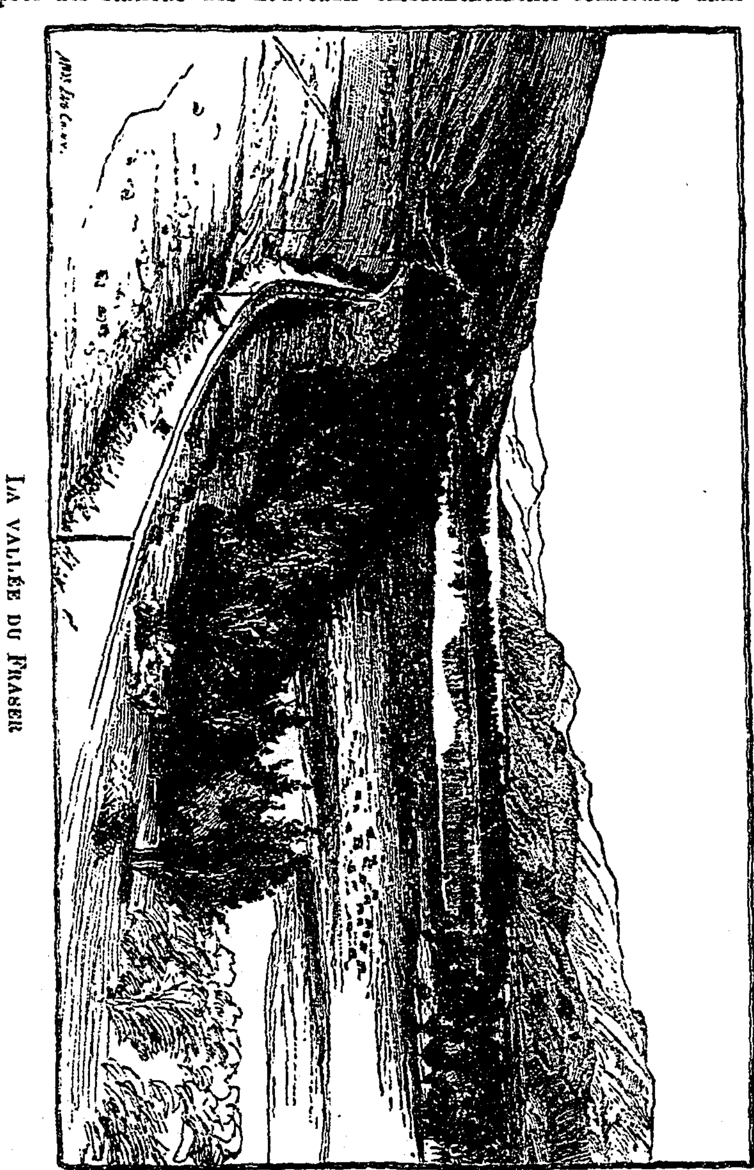
La situation de New-Westminster lui assure un avenir commercial et industriel qui ne saurait être diminué par la rivalité de Vancouver, la ville champignon qui a déjà une population de 13,685 habitants. D'ailleurs, les deux villes ne sont séparées que par quelques kilomètres de forêts ; l'optimisme local prévoit déjà la réunion prochaine des deux villes. Rivalité ne veut pas dire ici jalousie et n'évoque pas la moindre idée de lutte fâcheuse. On estime de part et d'autre qu'il y a place pour tout le monde, qu'il y a même trop de place. C'est uniquement pour le développement général du pays, pour l'intérêt public que l'on combat. Il y a à cela une excellente raison : l'intérêt public n'est ici clairement que l'association de tous les intérêts privés. Aucune divergence, même dans les vues. Tout le monde est d'accord pour aller vite et escompter largement l'avenir. L'absence de toute concurrence et la passion pour les intérêts locaux sont le privilège et le trait caractéristique de tous les pays en formation que nous avons visités. Nouveaux venus, nouveaux associés. Tous sont les bienvenus.

VANCOUVER ET VICTORIA

Il nous fut donné une preuve des bons rapports entretenus par Vancouver et New-Westminster. Les maires des deux villes signèrent devant nous un contrat pour l'établissement d'un tramway électrique à travers la forêt qui les sépare. Cette forêt est déjà morcelée en petits rectangles qui sont autant de lots de terrain à construire et servent, en attendant charpentiers et maçons, de valeurs de bourse aux spéculateurs effrénés, clients des maisons de "Real Estate" (vente et achat de propriétés) près desquels nos courtiers parisiens et nos marchands de fonds de commerce ne sont que d'inoffensifs apprentis. Les rues sont déjà tracées, le cadastre dressé, et l'on n'a pas craint de déshonorer des arbres de douze mètres de circonférence et de 300 pieds de haut (1) en leur clouant des pancartes mercantiles sur l'écorce.

(1) On montre dans le Parc Stanley des pins Douglas de ces dimensions. Nous en avons mesuré un dont la cime avait été abattue par la foudre et qui avait quinze mètres de circonférence. Dans sa souche creuse on aurait pu installer un appartement complet. Malheureusement des malavisés y avaient fait aussi la cuisine ; le feu a calciné les racines du géant dont la mort est prochaine.

Les doyens de la forêt sont dans l'ordre végétal fatalement condamnés, comme l'ont été dans l'ordre animal, les ancêtres de la prairie. Les souches restées dans les lots vacants, que des rues éclairées à la lumière électrique encadrent, nous rappelaient les crânes aux cornes encore adhérentes que l'on a amoncelés par miliers de mètres cubes près des stations des nouveaux embranchements construits dans le Nord-



LA VALLÉE DU FRASER

Ouest. La date de l'inauguration du chemin de fer du Pacifique Canadien marque bien réellement une ère nouvelle. C'est en effet depuis cette date que l'on s'est mis à remplacer les arbres par des moëllons et que l'on rencontre des vaches laitières là où naguère se nourrissaient les troupeaux de bisons. La faune et la flore anciennes

peuvent être considérées désormais comme préhistoriques. Il convient de se presser si l'on en veut voir les derniers vestiges.

La fondation de la ville de Vancouver remonte exactement au mois de mai 1886 ; son emplacement et son port, profond et bien abrité, forment une presqu'île qui portait le nom de Granville, auquel on a substitué celui de Vancouver ; toutefois, le petit port de la Manche, dont la topographie présente quelque analogie, n'a pas été dépossédé tout-à-fait ; on a donné son nom à la rue principale de Vancouver. On n'a conservé aucun arbre, et la ville, aussi loin que s'étendent ses limites, ne présente que l'aspect d'un vaste chantier de construction. Heureusement, le gouvernement fédéral a réservé toute l'extrémité de la presqu'île que l'on a transformée en parc public, le Parc Stanley. Pendant qu'il en est temps encore, on ferait bien de réserver de nouveaux parcs publics dans le pan de forêt qui sépare Vancouver et New-Westminster. Un particulier, qui en pourrait prendre aujourd'hui l'initiative avec quelques centaines de dollars, verrait son nom illustre lorsque Vancouver aura les 335,000 habitants de San Francisco. Dès maintenant, il donnerait aux Vandales un exemple de prévoyance et de bon goût qui ne serait pas suivi, bien certainement ; mais les amateurs les plus féroces de la ligne droite et de la terre rase lui tresseraient plus tard des couronnes civiques pour avoir assuré l'embellissement de la cité.

La terre est très bonne dans les environs. Malgré des spéculateurs qui en détiennent de grandes étendues que le gouvernement provincial a eu le grand tort d'aliéner autrefois, le prix en est encore abordable. Les cultivateurs qui s'y établiraient maintenant seraient assurés d'un marché avantageux et dans un avenir peu éloigné d'une grande plus-value de leur propriété.

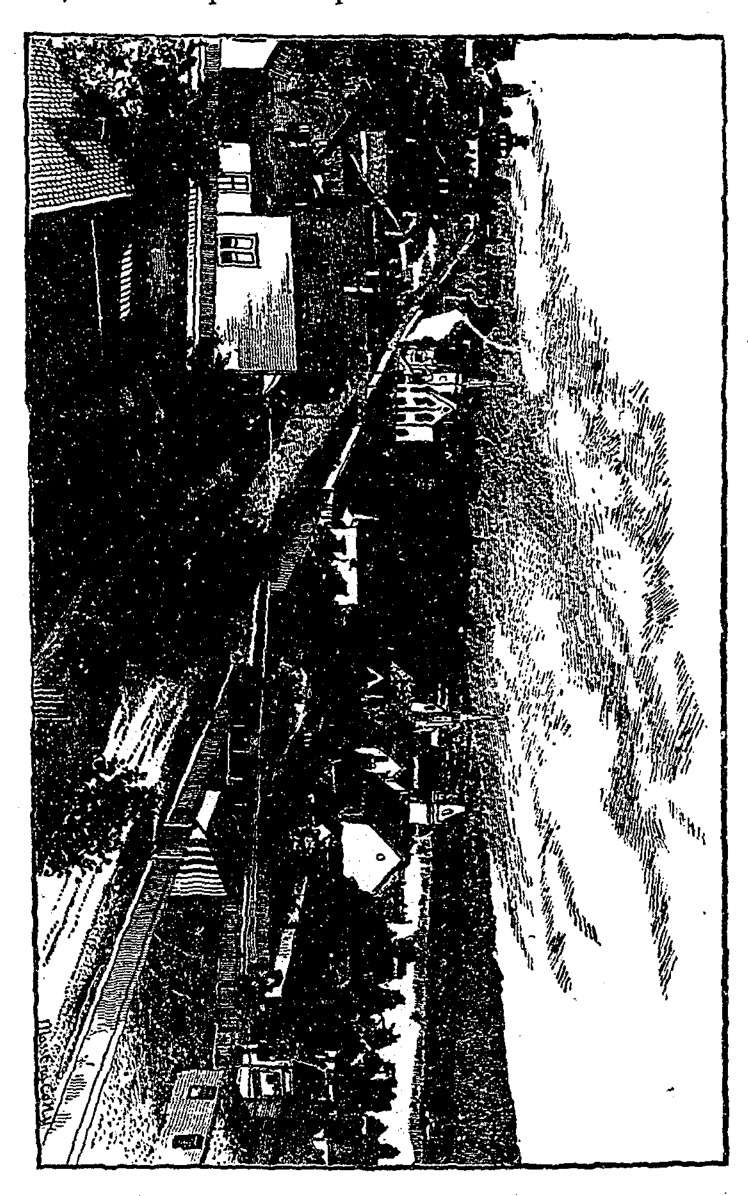
Vancouver a déjà subi, il y a quelques années, peu après sa fondation, un incendie qui ne laissa aucune habitation debout. Mais il s'est relevé rapidement et compte aujourd'hui de fort beaux édifices parmi lesquels il faut citer le splendide hôtel construit par la Cie du Pacifique Canadien, avec, y attenant, une grande salle de théâtre. Cet hôtel est un des plus beaux de l'Amérique ; le luxe qui y règne ne laisse rien à désirer ; mais ce qui est surtout remarquable, c'est la lenteur, surprenante dans le pays où le temps est de l'argent comptant, de tout le service. Dans tous les hôtels que la compagnie possède dans les Rocheuses, à Banff, à Field, au Grand-Glacier, à North-Bend, le service est bien fait et très supérieur aux meilleurs buffets de chemins de fer en Europe ; il n'y a qu'à Vancouver que les garçons de tables et les maîtres d'hôtels, endormis par quelque fée malfaisante, ne puissent être réveillés.

Après avoir assisté à un banquet et visité une raffinerie de sucre dont la construction venait d'être terminée, nous nous embarquâmes pour Nanaïmo, sur l'île Vancouver, qui fournit du charbon à toute la province et où nous arrivâmes en quelques heures, après avoir subi en route une collision avec un autre vapeur qui fut comme nous désemparé et échappa aussi au naufrage. Plusieurs centaines de mineurs belges et français travaillent dans les mines de Nanaïmo. Ils y furent attirés il y a quelques années pour parer à une grève ; mais ils ne tardèrent pas, naturellement, à exiger d'aussi forts salaires lesquels, après grève nouvelle, leur furent accordés. De Nanaïmo une ligne de chemin de fer nous permit d'aller à Victoria, à travers une partie de l'île Vancouver qui est, comme la partie continentale de la province, dotée de magnifiques forêts, de terres fertiles et de hautes montagnes.

Victoria, la belle capitale provinciale, a une population de 16,841 habitants. Les Français y étaient très nombreux autrefois ; mais, peu à peu, n'étant pas suivis, ils sont revenus en France, après fortune faite, ou retournés à San Francisco par où ils étaient venus. Un assez bon nombre y sont restés néanmoins ; les plus belles fermes autour de Victoria leur appartiennent. Ils avaient fondé un hôpital qui existe encore. L'hôtel Driard, la gloire de Victoria, célèbre dans les Trois Amériques, la meilleure table du Nouveau-Monde, a pour propriétaire un Français, M. Redon, originaire du Périgord, la province qui fournit les truffes et où tout le monde est bon cuisinier et fin gourmet. Le banquet qui nous y fut offert par les notables de Victoria était un chef-d'œuvre.

Le " Driard " n'a pas seulement obligé tous les Yankees à confesser la supériorité et la gloire de la cuisine française, il a créé, sur place, une collection de con

naisseurs, une clientèle locale digne de lui. Nulle part en Amérique, on ne trouve de plus fervents disciples de la bonne chère, des vins français meilleurs et des fine-champagnes aussi authentiques. On a même poussé le culte jusqu'à acclimater, en vue de l'immolation, des faisans qui se multiplient en liberté dans les bois environnants



New-Westminster

M. Redon, animé par le zèle d'un sacrificateur antique, convaincu, à juste titre, que la gloire du "Driard" est une gloire française, désirerait voir des fermiers français venir s'établir dans les environs de Victoria qu'ils approvisionneraient d'agréables primeurs, de beurre fin, de côtelettes de pré-salé, de tendres filets, d'œufs frais et de

volailles à point. Il est propriétaire de fermes que nous avons visitées ensemble et sur lesquelles il serait disposé à en installer quelques-uns, dans des conditions avantageuses.

Avant de reprendre la ligne transcontinentale pour opérer notre retour, nous avions projeté de remonter le Fraser et de visiter la vallée de la rivière Chilliwack. Les terres en culture sont, comme dans le Delta, de première qualité; partout où nous avons passé, on sent la richesse et la vie facile; mais le prix élevé des terres, même boisées, les rend peu abordables pour des colons. Centreville, qui en est le chef-lieu, a déjà une réelle importance. Les Canadiens-Français qui sont les premiers défricheurs de forêts du monde, trouveraient, loin des spéculateurs et des terres qu'ils ont accaparées, des districts tout aussi fertiles; mais les Canadiens-Français ont la province de Québec à défricher et à coloniser et leur part du Manitoba et du Nord-Ouest à prendre. Ceux que j'ai rencontrés étaient des employés ou des ouvriers du chemin de fer. Les Canadiens-Français, défricheurs et cultivateurs, seraient pourtant seuls en état de découvrir dans la forêt et de créer de nouveaux centres de colonisation et de faire échec aux combinaisons des spéculateurs qui sont considérés dans la province de la Colombie comme l'ennemi public.

L'administration provinciale qui a entrepris une lutte contre eux, verrait, paraît-il, avec plaisir, l'arrivée des colons canadiens-français dont elle connaît les merveilleuses qualités et les protégerait comme ses meilleurs auxiliaires. A Agassiz, station du Pacifique Canadien, nous avons visité la ferme expérimentale où l'on fait la culture d'arbres fruitiers de toutes variétés. On y fait aussi l'essai de plusieurs méthodes de défrichement forestier.

La province de la Colombie possède le fer et le charbon ; son sol est fertile, son climat doux et salubre ; ses ports donnent directement sur l'Orient et sont reliés par les voies les plus courtes et les plus directes avec l'Europe ; il ne lui manque que la population pour accomplir ses brillantes destinées.

L'INDUSTRIE LAITIÈRE DANS LA VALLÉE DE LA RIVIÈRE ROUGE

Au retour de la Colombie, je me proposais de visiter en détail les paroisses canadiennes-françaises de la vallée de la Rivière Rouge; mais je dus me borner à l'examen des établissements français disséminés dans ces paroisses et les plus à proximité. Sur la Rivière-aux-Rats, on trouve les exploitations de MM. Goldée de Nanteuil, Durnerin, de Linarès, de La Borderie et G. Henry qui ont établi sur leur propriété une beurrerie maintenant en pleine activité et donnant à ses promoteurs de très-beaux résultats.

L'industrie laitière prend un grand développement au Manitoba. Un certain nombre des beurreries et de fromageries y ont été créées en ces dernières années, sur le modèle généralement adopté dans la province de Québec. La beurrerie de MM. de LaBorderie, à Saint-Malo, présente certains perfectionnements qui méritent d'être signalés. Elle se compose d'un bâtiment de 17 mètres de longueur sur 8 mètres de large. avec deux pavillons. La première pièce contient une machine à vapeur de 12 chevaux ainsi que les pompes qui distribuent dans toute la beurrerie l'eau froide et pure qui est indispensable à une bonne fabrication. La seconde pièce, la principale, est consacrée à la réception du lait; on y trouve une écrémeuse centrifuge, grand modèle, le bassin de réception, bassin de fermentation de la crème et deux grandes barattes d'une capacité de 150 kilogrammes de beurre chacune.

Dans la plupart de beurreries, un homme est employé au transport de la crème dans le bassin de maturation ; M. Henry, un ingénieur de l'Ecole centrale de Paris, a trouvé le moyen de diriger la crème, absolument refroidie, dans le bassin de maturation, sans l'emploi d'aucune main-d'œuvre, par conséquent sans détérioration ni déperdition. Une disposition permet de réchauffer la crème dans le bassin, rapidement et d'une manière uniforme. Au-dessus des barattes, un grand réservoir donne, instantanément, une eau filtrée qui y est amenée à la température voulue. Par un moyen très-ingénieux tohte la crème contenue dans le bassin de maturation est envoyée dans les barattes, en quelques minutes et sans aucune manipulation. Dans

d'autres salles se trouvent le malaxeur qui est mû par la vapeur, un atelier pour la mise en baquets, le salage et une glacière avec un large approvisionnement de glace pour toute la saison.

Jusqu'ici, le lait n'est pas acheté aux cultivateurs des environs, des Métis-Français pour la plupart; ceux-ci l'apportent et, devant eux, il est immédiatement écrémé, pesé et rendu à son propriétaire dans la proportion de 80 pour 100. La surveillance de la fabrication et la vente du beurre sont assurées par des délégués choisis parmi les cultivateurs associés et désignés par eux dans une assemblée générale qui a lieu à l'ouverture de chaque saison. Il est attribué aux propriétaires de la beurrerie un droit de vingt-cinq centimes par livre. (1)



VANCOUVER

Aucune tentative n'avait été faite, jusqu'à présent, pour placer le beurre canadien sur les marchés de la Chine et du Japon. Aux facilités de production qu'offre le Manitoba, s'ajoutait, pourtant, des moyens de transport direct et économique par la ligne du Pacifique Canadien et les steamers de cette compagnie qui font un service régulier et rapide de Vancouver en Extrême-Orient.

Les beurriers du Manitoba ont donc de grands avantages sur les beurriers normands et danois qui approvisionnent les marchés en question. Mais cette exportation exige une préparation spéciale et une boîte d'une forme particulière d'une fabrication et d'une fermeture compliquées. MM. de LaBorderie ont tenté avec succès de premières opérations qui ne peuvent manquer de se renouveler et de se développer. Ils ont exposé des boîtes de beurre de leur production à l'exposition internationale tenue en ce moment à la Jamaïque; on annonce qu'ils y auraient obtenu une médaille d'or.

L'ouverture de débouchés à l'exportation est de nature à développer considérablement l'industrie laitière dans les prairies du Nord-Ouest Canadien et même à en faire une des industries principales. Le lait, grâce à la qualité des herbes est extrêmement riche. D'après les renseignements qui m'ont été fournis à la beurrerie de la Rivière-aux-Rats, renseignements qui m'ont été confirmés par les fermières françaises de Grande-Clairière, on a fabriqué, cette année, la

(1) La beurrerie de Saint-Malo a plus que doublé sa production en 1891 ; elle achète maintenant le lait aux cultivateurs ; des propriétaires français ont fait, au printemps, l'achat de vaches qui alimentent la beurrerie au nombre de 350.

livre de beurre avec 23 livres de lait en juin et juillet ; avec 20 livres en août et premiers jours de septembre ; avec 17 livres, seulement, en fin de septembre et octobre.

Le prix du bon beurre a été dans le cours de l'année de 1 franc à 1 fr. 25 la livre (de $0.20 à $0.25) suivant la saison.

Dans la paroisse de Sainte-Anne, on trouve encore les établissements de MM. de Cathelineau et de Margerie. Sur le Lac Manitoba, à St. Laurent, existent une exploitation, appartenant à M. de Simencourt, et le plus ancien établissement créé par un Français dans le Manitoba, celui de M. le duc de Blacas, qui est géré actuellement par un fermier canadien-français, M. Lacoursière, et comporte une fromagerie et plus de 300 têtes de bétail.

CONCLUSION

Il ne nous reste plus qu'à résumer la longue et minutieuse enquête que nous venons de relater succinctement.

Les terres nouvelles canadiennes offrent-elles véritablement les grandes ressources agricoles annoncées ? Sont-elles pour les cultivateurs européens, pour le flot d'émigrants qui augmente sans cesse, pour tous ceux obligés de quitter une patrie trop étroite,—la propriété pour chacun, le bonheur social pour tous, une nouvelle patrie ?

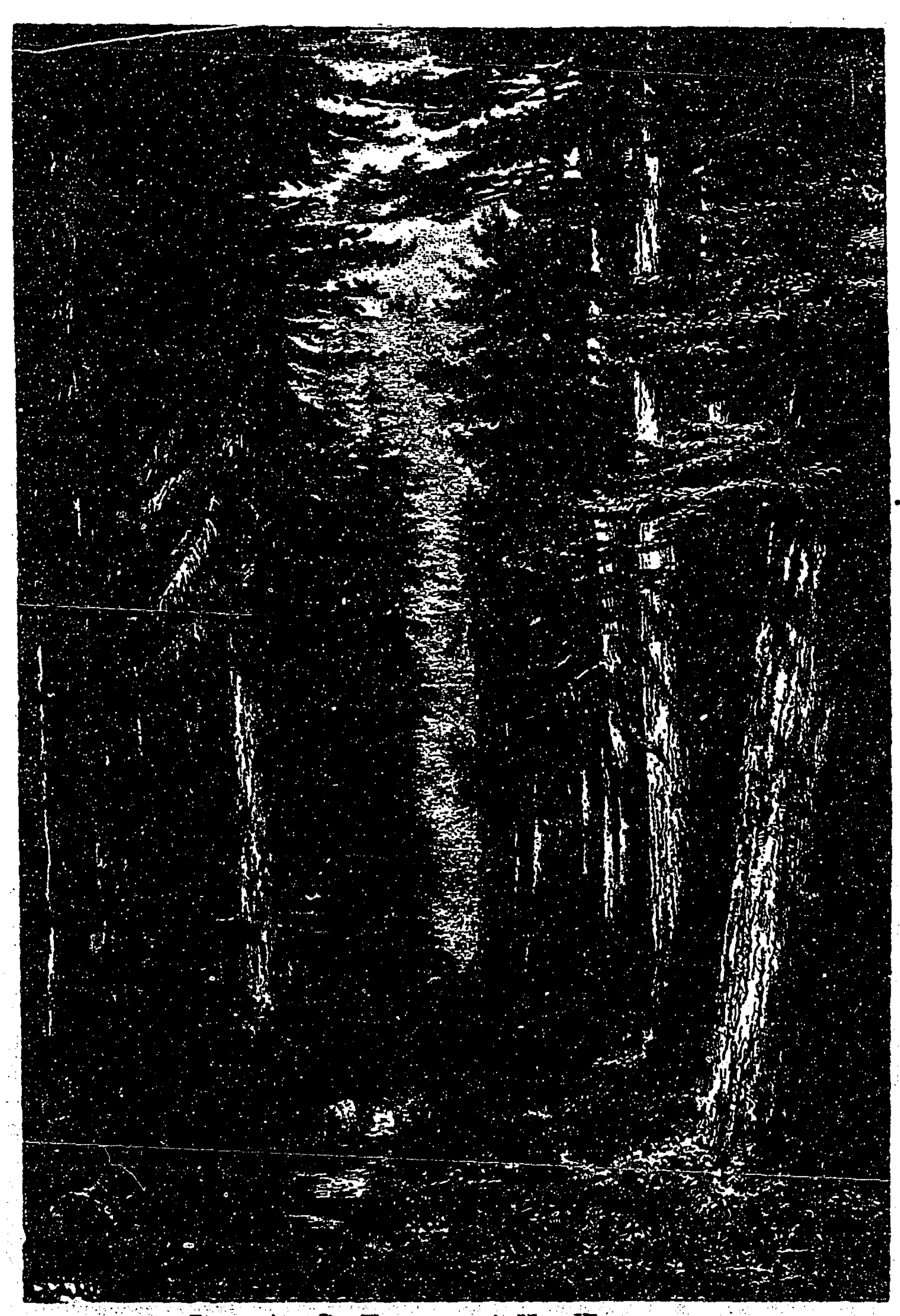
Et la race française, qui s'efforce vainement de trouver un champ pour son expansion par une politique coloniale officielle qui s'affirme partout à la fois, en Afrique, en Asie, en Océanie, qui l'empêcherait de reprendre la route d'Amérique, de revenir aux traditions qu'elle y a laissées de race colonisatrice ?

Il est établi par le témoignage des colons européens dont l'établissement régulier a commencé avec la formation officielle de la province du Manitoba, il y a vingt ans, témoignage concordant avec les observations, antérieurement rapportées, des missionnaires, des Métis-Français et mêmes des tribus indiennes, que le Nord-Ouest Canadien offre un climat qui présente des inconvénients plutôt moindres, au point de vue de l'agriculture, que les inconvénients que présentent les pays tempérés de l'Europe ; au point de vue de la salubrité, il est incontestablement supérieur, tous les habitants sont unanimes à l'affirmer, les statistiques de la santé publique et de la longévité humaine en font foi.

La fertilité des terres n'est mise en doute par personne; aucun des Etats de l'Ouest des Etats-Unis n'est comparable, à cet égard, aux provinces du Manitoba, de l'Assiniboine, de la Saskatchewan et de l'Alberta; la province de la Colombie atteindra une prospérité qui dépassera celle de la Californie qui occupe sur le versant de l'Océan Pacifique un territoire similaire, car le territoire de la province canadienne comprend plus de terres cultivables, un climat meilleur, de plus riches pêcheries, ses mines d'or sont d'une exploitation souvent plus avantageuse, ses ports sont plus rapprochés de la Chine et du Japon et en communication plus rapide et plus économique avec l'Europe; possédant en abondance le fer et le charbon, elle est destinée à devenir, par excellence, la région industrielle de l'Amérique du Nord, de même que les vastes étendues du Nord-Ouest en seront le grenier d'abondance.

Pour réaliser ce brillant avenir, il ne manque qu'une immigration de cultivateurs et d'ouvriers. Les hommes d'affaires y sont déjà rendus. Le dernier recensement décennal a eu lieu en 1881 ; la population du Manitoba était de 65,954 habitants, en augmentation de 247 pour 100 sur le recensement de 1871 ; celle de la Colombie était de 49,459 habitants, en augmentation de 36 pour 100 ; les Territoires du Nord-Ouest, dont la population était recensée pour la première fois, séparément, comptaient 56,446 habitants; un recensement partiel fait en 1886, porte la population de Manitoba à 108,640 habitants. La période de développement de ces régions n'ayant commencé pour ainsi dire qu'à partir de l'achèvement de la ligne du Pacifique, il n'y a aucun doute que le recensement de 1891 va indiquer un accroissement prodigieux.

Le mouvement est en pleine activité et ne peut que s'accélérer de lui-même. L'élément qui, seul, manquait à la prospérité des provinces occidentales du Canada, savoir un large courant d'immigration, peut désormais être considéré comme acquis.



LA FORÊT.—DE VANCOUVER À NEW-WESTMINSTER

A la première question on peut donc répondre hardiment : Oui, le Canada et ses erritoires nouveaux constituent à l'heure actuelle, le meilleur champ d'immigration pour les Européens. C'est la Terre Promise et nous n'avons qu'une seule restriction à faire : C'est que cette nouvelle terre de Chanaan, si elle est ouverte à tous, n'est pas actuellement, indistinctement propice pour tous. On devra donc se garder des renseignements fournis par le prophète Moïse, devenu, de nos jours, agent d'émigration, lequel ayant, lui et ses confrères, des billets de passage à vendre, ne saurait déconseiller,—entraîné par sa bonne foi naturelle,—ses clients de faire le voyage. En dehors des agriculteurs et des domestiques qui, seuls, trouvent pour le moment à travailler, nous l'avons déjà dit, il serait imprudent de partir, sans avoir pris, pour chaque situation particulière, les renseignements et l'avis des représentants officiels du gouvernement canadien en Europe :

Sir Charles Tupper, Haut Commissaire du Canada, 17, Victoria Street S. W., à Londres. (M. J. G. Colmer, secrétaire.)

John Dyke, 15, Water Street, Liverpool.

En France :

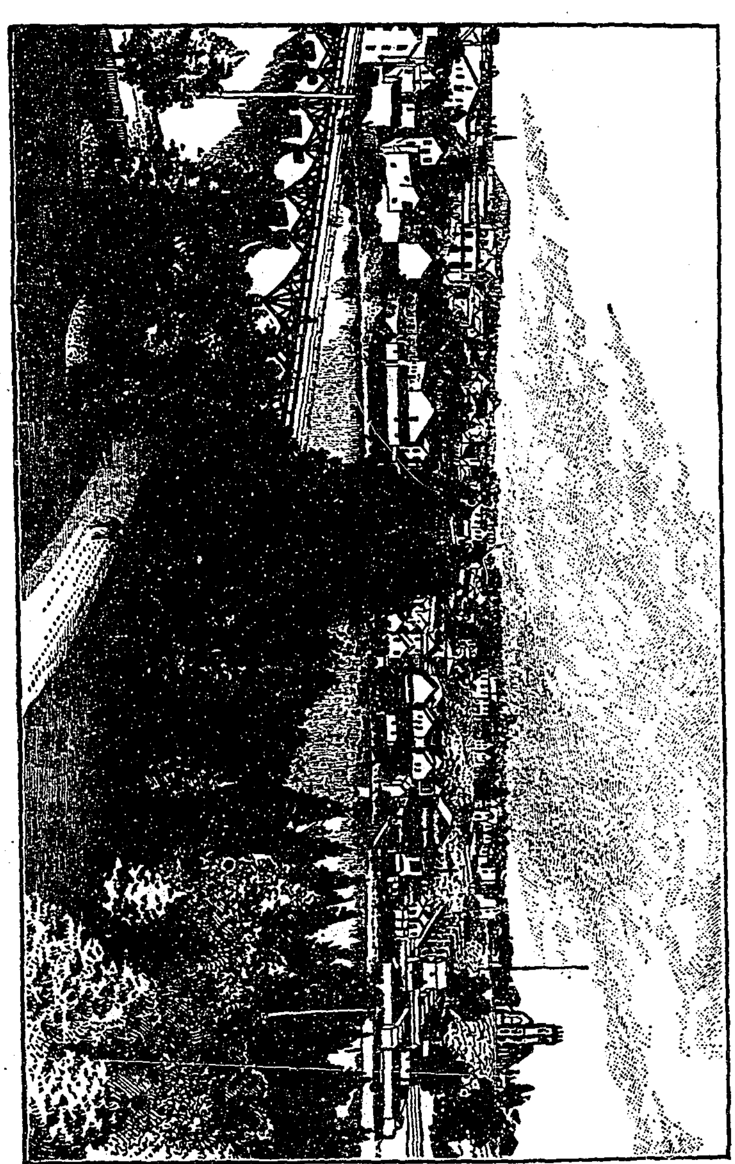
M. Hector Fabre, Commissaire-général du Canada, rue de Rome, 10, à Paris.

Il n'y a pas plus d'hésitation à répondre à la seconde question. La race française occupe au Canada une situation privilégiée ; elle a sa représentation dans le Parlement et trois ministres dans le Cabinet fédéral ; la langue française y est officielle, à l'égal de la langue anglaise, en tout ce qui concerne l'administration fédérale; trois groupes français : Les Canadiens-Français qui doivent être, à l'heure qu'il est, bien près d'un million et demi dans la Province de Québec dont ils forment la presque totalité de la population, les Acadiens-Français dans les provinces du golfe Saint-Laurent et les Métis-Français, moins nombreux, dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, ont gardé aux Français d'Europe, aux Belges, Luxembourgeois, Alsaciens-Lorrains et Suisses, une place que tout le monde, au Canada, désire leur voir prendre. Les deux races vivent, côte à côte, satisfaites d'une constitution qui consacre depuis 1867 leurs droits respectifs ; politiquement et économiquement associées, elles rivalisent, avec une courtoisie réciproque, dans l'accomplissement du devoir public qui est le développement général de la Confédération ; leur vie sociale et nationale reste distincte ; l'Union Jack et le Drapeau Tricolore pavoisent telle ou telle province, tels ou tels quartiers des villes de Québec ou Montréal, suivant que l'on fête la Saint-Georges ou la Saint-Jean-Baptiste ; mais après l'expression de leurs sentiments d'amour et de fidélité pour chacune de leur vieille Mère-Patrie, tous les Canadiens, à quelque culte qu'ils appartiennent, quelle que soit la langue qu'ils parlent, l'opinion politique qu'ils professent, se retrouvent animés d'une même ardeur, ayant une même ambition à réaliser : La fondation d'un grand pays !

Le Français le plus patriote en France ne peut au Canada penser et agir différemment que les Canadiens-Français. Si la France a conservé en Amérique le prestige du rang qu'elle y a occupé, elle le doit bien plus au général Montcalm, tombé sur le champ de bataille de Québec, qu'au général Lafayette. L'ami et l'allié de Washington n'a pas réussi à assurer aux Français la reconnaissance des Etats-Unis : Montcalm a laissé derrière lui des compagnons qui sont devenus une seconde nation française. La mémoire du général français dont la mort a marqué la perte de l'empire colonial de la France en Amérique, unie à la mémoire du général Wolfe, qui ne survécut pas non plus à sa victoire, sont honorées aujourd'hui par les descendants des vaincus et des vainqueurs à jamais réconciliés dans un monument, à coup sûr unique dans le monde, élevé par souscription publique sur le terrain même de la lutte, à la gloire commune des deux héros. Montcalm et Wolfe, s'ils revivaient de nos jours, ne feraient plus la guerre. Ils licencieraient leurs troupes et feraient de la colonisation dans le Nord-Ouest.

La période des temps héroïques et guerriers semble définitivement close sur la terre canadienne. Théâtre de tant de combats acharnés, presque ininterrompus pendant deux siècles, la paix, séculaire elle aussi, qui y règne maintenant, sera—tous les Canadiens l'affirment—la paix perpétuelle.

Si le développement de la production agricole des Etats-Unis a déjà fortement atteint l'agriculture en France et déprécié la valeur de la propriété foncière, la colonisation des terres nouvelles du Nord-Ouest Canadien est de nature à aggraver encore la situation.



VICTORIA

Le Canada a une superficie totale de 3,379,000 milles carrés (non compris les grands lacs et les fleuves qui présentent une surface additionnelle de 140,000 milles carrés), c'est-à-dire seize fois et demie la superficie de la France qui est évaluée à

204,177 milles carrés. Les provinces du Manitoba, de l'Assiniboine, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de l'Athabaska, qui constituent (non compris la Colombie, les territoires du Nord insuffisamment explorés et les provinces anciennes du bassin du Saint-Laurent)—les nouvelles terres à blé ont, à elles seules, une superficie de 474,000 milles carrés, rendues accessibles par un réseau complet de voies ferrées, arpentées et cadastrées pour la plus grande partie, prêtes à recevoir la charrue. Voici dans quelle proportion progresse la production du blé et le commerce d'exportation qui en résulte : En 1880, la province du Manitoba exportait 36,500 hectolitres de blé ; en 1887, elle en a exporté plus de 4,000,000 d'hectolitres. (1) La récolte de l'année présente offrira un excédent qui augmentera certainement cette progression. Quand toutes les terres seront en culture, on voit l'énorme quantité de blé à exporter en Europe, le rendement moyen à l'hectare étant de 23 hectolitres.

A propos du rendement, il faut observer que la moyenne indiquée ne peut être considérée comme un renseignement d'une exactitude absolue. Il y a, en effet, un écart trop grand entre le minimum, 14 hectolitres, et le maximum, 32 hectolitres, établis d'après les informations prises directement près du plus grand nombre possible de cultivateurs sur les différents points que nous avons visités. La qualité des terres y est étrangère. Cette qualité, nous l'avons dit, semble assez uniforme ; de plus, il y a suffisamment d'espaces disponibles pour permettre aux colons de ne faire de labours que sur des terres de première qualité. Les engrais non plus n'y sont pour rien, car ils ne sont employés nulle part. La différence de rendement paraît devoir être attribuée au choix des semences, à la date plus ou moins heureuse des semailles suivant l'état ordinaire de la température pendant la saison, enfin et surtout à la préparation de la terre et à la profondeur des labours selon la nature du sol. Il y a encore les gelées d'automne qui se portent assez capricieusement sur les récoltes, épargnant celles-ci et détruisant celles-là sur le champ voisin. Les fermes expérimentales, dans chaque province, remédieront aux inconvénients de ce pays en pleine formation, en fournissant des indications pratiques et utiles aux cultivateurs européens qui sont ici, nécessairement, sans traditions locales et sans autre guide que leur instinct naturel. Ajoutons que la presque gratuité des terres et leur fertilité ne constituent pas les seuls avantages des producteurs de blé canadiens contre les producteurs français. La propriété foncière n'est grevée que de taxes strictement municipales. Une ferme de 65 hectares qui peut être évaluée au début à 4000 francs environ, ne paiera, par exemple, que 65 francs annuellement pour l'entretien des chemins et les services d'intérêt général de la municipalité, soit 1⅝ pour 100. Les conseils municipaux ne peuvent, sans une loi spéciale, prélever des taxes supérieures à deux pour cent. La maison d'habitation et les bâtiments de la ferme sont exempts de toute taxe. Les chevaux et voitures, le bétail, les instruments aratoires, etc., d'une valeur moindre de 2,500 francs sont exempts également. Le taux de 1⅝ pour 100, ci-dessus indiqué, s'applique aux municipalités anciennes de la province du Manitoba. Dans les provinces du Nord-Ouest ce taux est moins élevé.

Le fermier français peut-il, dans les conditions désavantageuses où il est placé, soutenir une pareille concurrence? Il ne le peut pas plus que le moissonneur à la faucille ne peut lutter avec la moissonneuse qui coupe les tiges, les ramène en javelles, lie les gerbes et les groupe méthodiquement sur le sillon. La propriété foncière, morcelée à l'infini, ne se prête pas à la culture économique par l'emploi des machines ; elle rend difficile, également, l'organisation du crédit, pourtant si nécessaire alors que la terre n'est plus, en France comme dans la plupart des pays de l'Europe occidentale, qu'une usine exigeant des capitaux importants pour l'achat des matières premières qui sont, principalement, les engrais chimiques.

C'est donc une transformation radicale de l'agriculture qui est devenue nécessaire et ne peut s'opérer que par la reconstitution de la grande propriété et l'emploi des machines agricoles. L'émigration sera l'agent le plus actif de cette transformation ; elle sera aussi le remède le plus efficace contre cette affligeante plaie sociale de la dépopulation qui sévit d'une façon si inquiétante sur la France.

(1) On évalue à dix millions d'hectolitres l'exportation qui va résulter de l'excédent de la récolte de 1891.

Point n'est besoin d'entrer dans de longues dissertations académiques pour démontrer que, malgré son apparence paradoxale, ce remède sera efficace. Il suffit de faire remarquer aux physiologistes, moralistes, économistes et philosophes de toutes écoles qui se livrent dans les bibliothèques à l'étude de cette question, que les pays où l'émigration est la plus forte sont justement ceux dont la population s'accroît le plus rapidement. Et si l'exemple de l'Angleterre, de l'Irlande, des pays Scandinaves et de l'Allemagne ne paraissaient pas suffisamment concluants, on pourrait trouver en France même, la démonstration de cette théorie. L'émigration régulière et ancienne des Basques Français à Buenos-Ayres, n'a pas fait diminuer la population des départements des Landes et des Basses-Pyrénées. La petite ville de Barcelonnette, dans les Alpes, n'a pas succombé pour avoir enfanté la belle et nombreuse colonie française de Mexico.

La population de la France est à l'état stagnant; un courant d'émigration lui rendra sa vitalité ancienne et ses vertus prolifiques, de même qu'un cours d'eau rapide traversant une mare, rend la clarté à ses eaux croupies. Lorsque dans chaque village on aura la connaissance des facilités d'établissement au Canada; lorsque chaque famille aura dans ce pays l'un de ses membres ou l'un de ses voisins, alors disparaîtra la vraie cause du mal, l'inquiétude des parents pour l'avenir de leurs enfants et les difficultés de la vie qui conseillent le célibat ou la stérilité conjugale volontaire.

N'insistons pas. Les batteuses à vapeur qui extraient des meules gigantesques, formées de gerbes moissonnées et liées à la mécanique, dans le Nord-Ouest, un froment que chemins de fer et steamers apportent ensuite si rapidement et si économiquement sur nos marchés, font plus pour la solution de la question que les raisonnements les plus serrés. La concurrence agricole de l'Amérique du Nord a ruiné nos fermiers; mais les prix du pain et de la viande sont nivelés et les disettes ne sont plus à craindre. Il est donc impossible de fermer la frontière: On ne décrète pas la famine! C'est avec courage et sang froid, au contraire, qu'il faut reconnaître la situation et, virilement, chercher une solution et non de nouveaux moyens empiriques.

La douane et les tarifs protecteurs n'y feront rien; on ne peut, artificiellement, fixer et maintenir le taux des fermages et l'évaluation ancienne des terres maintenant épuisées et surchargées d'impôts. La terre ne peut pas valoir éternellement 3,000 francs l'hectare de ce côté-ci et 50 francs l'hectare de l'autre côté de l'Atlantique. Cela finit par se savoir. Le fermier lui-même, à la concurrence qu'il subit, se rend bien compte d'où vient le mal; il se dit que quand il est si onéreux d'être fermier il vaut mieux devenir propriétaire. Le sac de blé ne peut plus être cher à Paris et à vil prix à Winnipeg. Le câble communique à la même heure les mercuriales des marchés de Montréal et du Havre, et la navigation à vapeur rend effectives, en quelques jours, les transactions conclues instantanément par les négociants des deux mondes à l'aide du fil électrique.

C'est une révolution économique profonde, une évolution humaine qui est commencée et fatalement s'accomplira. Que l'on en souffre ou que l'on s'en réjouisse, il n'y a, en remontant à la véritable origine de la crise, qu'un seul homme à qui l'on puisse s'en prendre: Jacques-Cartier, émule de Christophe Colomb, un capitaine de Saint-Malo qui, au seizième siècle, découvrit le Canada.
